



2020.

**Rónaföldi Zoltán: Múltba nézek... Az Ózd-  
bánrévei sportrepülés és ejtőernyőzés története  
1945-1965.  
II. kötet**



2. átdolgozott, bővített  
kiadás

**Rónaföldi Zoltán**

**Múltba nézek...**

**Az Ózd – bánrévei sportrepülés és  
ejtőernyőzés története  
1945 -1965**

**II. kötet**

**2. átdolgozott, bővített kiadás  
2020.**

**ISBN 978-615-00-9064-1**



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



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



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

## Tartalomjegyzék

A bánrévei repülőtér, 1952.	4
A bánrévei repülőtér, 1953.	34
A bánrévei repülőtér, 1954.	62
A bánrévei repülőtér, 1955.	86
A bánrévei repülőtér, 1956.	112
A bánrévei repülőtér, 1957.	140
A bánrévei repülőtér, 1958.	178
A bánrévei repülőtér, 1959.	207

## A bánrévei repülőtér, 1952.

„Időgép 1952.”

- ✓ január 8. – Amerikai–jugoszláv gazdasági együttműködési szerződés.
- ✓ január 26. – Pénzügyi reformok Romániában.
- ✓ január 30. – Lynde D. McCormick amerikai altengernagyot nevezik ki a Szövetséges Fegyveres Erők atlanti-óceáni legfelső parancsnokává (SACLANT).
- ✓ február 6. – VI. György halála után II. Erzsébetet koronázzák Nagy-Britannia és a Brit Nemzetközösség királynőjévé.
- ✓ február 20–25. – Az Észak-atlanti Tanács lisszaboni ülésén átszervezik a Szövetség szerkezetét, így a NATO állandó szervezetté alakul Párizs központtal.
- ✓ február 21. – A Észak-atlanti Tanács létrehozza a Csatorna Főparancsnokságot, amelynek első főparancsnokává Sir Arthur Power admirálist nevezik ki.
- ✓ március 21. – Kwame Nkrumah – formálisan – elfoglalja a miniszterelnöki posztot Ghánában.
- ✓ április 1. – A helyi öngazgatási törvény bevezetése Jugoszláviában.
- ✓ április 4. – Az angol Hastings Lionel Ismay lesz a NATO első főtitkára.
- ✓ április 5. – A lengyel kormányzat egyezményt ír alá a varsói Kultúra és Tudomány Házának megépítéséről.
- ✓ április 10. – A Szövetséges Fegyveres Erők Atlanti-óceáni Legfelső Parancsnoksága megkezdi működését a Virginia állambeli Norfolkban.
- ✓ április 16. – A NATO ideiglenes főhadiszállása berendezkedik Párizsban, a Palais de Chaillot-ban.
- ✓ április 19. – A Szentszék a nagyváradi püspökség Magyarországon maradt részének ordináriusává nevezi ki a mindenkori csanádi püspököt.
- ✓ április 25. – Németország délnyugati részén Baden, Hohenzollern és Württemberg tartományok összevonásával megalakul Baden-Württemberg tartomány.
- ✓ április 28. – Az Észak-atlanti Tanács megtartja első ülését Párizsban.
- ✓ május 26–27. – A Román Munkáspárt KB plenáris ülése, amelyen kizárják a pártból Luka László pénzügyminisztert.
- ✓ május 27. – Párizsban Belgium, Franciaország, Olaszország, Luxemburg, Hollandia és a Német Szövetségi Köztársaság aláírja az Európai Védelmi Közösséget létrehozó szerződést. (A francia nemzetgyűlés 1954-es ellenállása miatt nem lép érvénybe.)
- ✓ június 2. – Romániában Petru Grozát Gheorghe Gheorghiu-Dej váltja a kormányfői poszton.
- ✓ június 11. – Jugoszláv–nyugatnémet gazdasági egyezmény.
- ✓ július 1.
  - Szlovákiában elrendelik a magyarlakta területeken a kétnyelvűséget, de a rendelet következetes alkalmazására nem kerül sor.
  - Az Egyesült Államokban a „Védelmi Katalógizálási és Szabványosítási Törvény” elrendeli az egységes rendszer (szabványosított eljárás) alkalmazását a védelmi minisztérium részére.

## ✓ július 22.

- *A Gamal Abden-Nasszer által vezetett Dhabat el Ahrar szervezet államcsínyt hajt végre Líbiában, megdöntve a monarchiát.*
- *A szejm elfogadja az új lengyel alkotmányt. (Lengyelország új államformája népköztársaság, ugyanakkor az államelnök tisztségét megszüntetik, helyébe az államtanács lép.)[3]*

✓ *augusztus 10. – Megkezdzi működését az Európai Szén- és Acélközösség. (A szervezet ratifikálása!)*

✓ *augusztus 12. – A meggyilkolt költők éjszakája Moszkvában*

✓ *augusztus 28. – A NATO tagállamok Párizsban aláírják a nemzetközi katonai parancsnokságok státuszáról szóló jegyzőkönyvet.*

✓ *szeptember 24. – Romániában kihirdetik az új alkotmányt, amely az 1936-os szovjet alkotmány számos bekezdését szó szerint tartalmazza.*

✓ *október 26. – Parlamenti választásokat tartanak Lengyelországban.*

✓ *november 1. – Az Amerikai Egyesült Államok felrobbantja az első hidrogénbombát (Marshall-szigetek).*

✓ *november 2–7. – A Jugoszláv Kommunista Párt VI., névváltoztató kongresszusa. (A kongresszus bírálja a sztálinista gyakorlatot, és megerősíti az önigazgatás politikáját. A párt felveszi a Jugoszláv Kommunisták Szövetsége (JKSZ) nevet.)*

✓ *november 4. – Az amerikai elnökválasztáson a Republikánus párti Dwight D. Eisenhower győz.*

✓ *november 17.*

- *Jugoszlávia megszakítja diplomáciai kapcsolatait a Vatikánnal Alojzije Stepinac kardinálissá való kinevezése miatt.*
- *Megkezdzi működését a Csehszlovák Tudományos Akadémia, a tudományos élet központi irányítója.*

✓ *november 20. – Az új lengyel nemzetgyűlés (szejm) megválasztja az államtanács tagjait, melynek elnöke Aleksander Zawadzki.*

✓ *november 20–27. – Csehszlovákiában az összeesküvéssel, államellenes felforgató tevékenységgel vádolt Rudolf Slánský és társai ellen lefolytatott per (a „csehszlovák Rajk-per”) vádlottjait – három személy kivételével – halálra ítélik. (Az ítéletet december 3-án végrehajtják.)*

✓ *november 22. – A lengyel szejm elfogadja az amnesztia-törvényt.*

✓ *december 26. – A Legfelsőbb Bíróság jogerősen helyben hagyta a Kádár János és társai perében első fokon meghozott ítéletet.*

*Az év folyamán*

✓ *Átadják a felújított Petőfi hidat Budapesten.*

✓ *Csehszlovákiában megjelenik a II. világháború utáni első magyar verseskötet, Dénes György „Magra vár a föld” című műve.*

- ✓ *Alfred Hershey és Martha Chase a T2 bakteriofággal kísérletezve bebizonyítják, hogy a DNS és nem a fehérjék az örökítő anyag.*
- ✓ *Az első színes televízióadások.*
- ✓ *Az Amerikai Egyesült Államok első hidrogénbomba-kísérlete.*
- ✓ *A 99. és a 100. kémiai elem felfedezése.*
- ✓ *A buborékkamra megszerkesztése.*

#### 1952 az irodalomban

- ✓ *Samuel Beckett: Godot-ra várva (dráma)*
- ✓ *Pierre Boulle: Hid a Kwai folyón (kisregény)*
- ✓ *Isaac Asimov: Alapítvány és Birodalom*
- ✓ *Ernest Hemingway: Az öreg halász és a tenger (regény)*
- ✓ *Kurt Vonnegut: Gépzongora*
- ✓ *John Steinbeck: Édentől keletre (regény)*

#### 1952 a zenében

- ✓ *Megkezdődik a világ egyik legnevesebb elektromos gitárjának, a Gibson Les Paul gyártása.*
- ✓ *John Cage: 4'33.*

#### 1952 a sportban

- ✓ *Alberto Ascari megszerzi élete első Formula-1-es világbajnoki címét.*
- ✓ *július 19. – augusztus 3. XV. Nyári olimpiai játékok – Helsinki, Finnország 69 ország részvételével.*
- ✓ *február 14. – február 25. VI. Téli olimpiai játékok Oslóban, 30 ország részvételével.*
- ✓ *Asztalitenisz-világbajnokság Bombayben. A magyar csapat két aranyérmet nyer.*
- ✓ *Vívó-világbajnokság Koppenhágában. Aranyérmes a magyar női törccsapat.*
- ✓ *Női kosárlabda-Európa-bajnokság Moszkvában. A magyar csapat a harmadik helyen végez.*
- ✓ *A Bp. Honvéd SE nyeri az NB 1-et. Ez a klub harmadik bajnoki címe.*

„A jövő megépítése és a múlt életben tartása  
egy és ugyanazon dolog.”<sup>1</sup>

Egy kis buzdítás az 1952. évre.

8

„ÉVI TERVÜNKÉRT...

Ötéves tervünk sikerrel befejezett második évében, a repülés – a hajdani „urak sportja”, méginkább dolgozó és tanuló ifjúságunké lett. Felemelt ötéves tervünk – eredményeiből – bőkezűen gondoskodott repülni vágyó ifjúságunkról is és soha nem látott segítséget nyújtott vágyainak eléréséhez. Pártunk szerető gondoskodása segítette ifjúságunkat ahhoz, hogy a DISZ javaslatára szövetségünkben repüléssel foglalkozzon és képezze magát. Több olyan lelkes DISZ-ifjú nevelődött szervezeteinkben, akik a repülésben tanúsított jó munkájukért lettek Pártunk tagjai, tagjelöltjei. A repülő ifjúság világosan láthatja és tapasztalhatja Rákosi elvtárs útmutatásainak eredményeit, a jó termelési eredmények, a jóval 100 %-on felüli teljesítések eredményeit: az új repülőtereket, iskolákat, klubokat és gépeket. A Rákosi Művek, Angyalföld, Pamutipar, Tatabánya és Diósgyőr dolgozó ifjúsága mindezt magáénak mondhatja, mindezeknek boldog tulajdonosa. Horthy „magyarországában” is repültek, de soha mégcsak megközelítőleg sem volt olyan felszerelésük, mint amilyent népi demokráciánk biztosít, immár túlnyomórészt dolgozó, tanuló, munkás és paraszt ifjainknak. Mindezt a tőkés országok elnyomott ifjúsága nem kaphatja meg. Ilyen támogatásban csak a szovjet ifjúság és annak példájára a népi demokráciák fiataljai részesülhetnek.



Miért van ez a mi hazánkban is? Elsősorban azért, mert útjukon a Párt vezeti őket, és amikor a DISZ támogatásával a munkaadók és a tervezőasztalok mellé érnek, komoly, tetterős segítők népünknek. Mert a fiatalok magukénak érzik a hazát. Magukénak érzik a tervet és a felnőttek oldalán hősiesen küzdenek megvalósításáért.

Jól élt-e Szövetségünk a Párt, a dolgozó nép segítségével? Megadta-e a kétségkívül jelentős eredmények mellett mindazt ifjúságunknak, amit az elvárt tőle? Nem! Még nem adta meg. Elért eredményeink mellett még szervezeteink nem váltak az ifjúság tízezreinek második otthonává. Szövetségünk még nem lett olyan tömegszervezet, amely határozottan vonná magához a repülni vágyó ifjak sokaságát. Még magán viseli a „szektáns egyesület”<sup>2</sup> jellegének sok vonását, ami erősen hátráltatja abban, hogy a repülni vágyó fiatalok harcoss tömegbázisa legyen.

<sup>1</sup> Metal Gear Solid

<sup>2</sup> Szektáns (szektás) az itteni értelmezésben: szűk látókörű, elzárkózó. Szektás elhajlás, gondolkodás, korlátolt-ság, korszak, magatartás, tévelygés. Mondok egy példát: A repülés szektás (szektáns) gondolkodású vezetői nem akarták befogadni az új eszméket, főleg a szovjetek „mindenek” felettségét...

*Ez a „szektáns” szellem hozta magával, hogy a hazaszerető és néphadseregünkbe vágyódó ifjak nevelése terén sok súlyos hibát követtünk el. Ezek közül egyik az üres formaiság és a szervezetlenségből, kapkodásból adódó kirakatnevelés. És ami a legsúlyosabb, a Párt és DISZ szervezők kérdésének súlyos lebecsülése. Ezért és főleg ezért nem váltunk ifjúsági tömegbázissá.*

*Ezt a hibát kell kijavítani és minden erővel ellene küzdenünk az 1952-es évben. Ez évi tervünk minden mozzanata e hiba kijavítását kell, hogy szolgálja. Szövetségünk minden tagja és funkcionáriusa teljes erővel a legapróbb részletekig kell, hogy végrehajtsa a tervet. Tekintse azt törvénynek, melyet hazánk ifjúsága állít elénk.*

*Ezt a feladatot csak úgy tudjuk jól végrehajtani, ha szövetségünk tervét ismertetjük, agitációnkban megismerkedik vele ifjúságunk és végrehajtásába őket tevőlegesen bevonjuk. Tervünknek csak akkor lesz biztos sikere, ha elérjük az egyéni munkatervek elkészítését egészen a legalsóbb szervezeteinkben is. A terv nem központi adminisztratív ügyirat, melyben az esetleges eredményeket regisztráljuk, hanem élő, szövetségünk minden területét átfogó érrendszer, amely állandóan friss vérrel, új káderekkel táplálja szervezeteinket. Éppen ezért végrehajtásához mindenütt, a klubokban, a modellező körökben, repcsoportokban, a maximális segítséget kell megadnunk. Ez a segítség konkrét legyen és ott, a helyszínen történjen. A hibákat ott helyben segítsünk kijavítani. így elháríthatjuk kiképzésünk egyik legerősebb fékezőjét, az íróasztaltól „osztogatott elvtelen „elvi segítséget”.*

*Mit kell megvalósítanunk az 1952-es évi tervünk keretében? Elsődlegesen azt, hogy minél több ifjat vonjunk be a repülésbe és a repülő üzemnapokon több repült időt érvünk el a maximális tudás biztosításával egyidejűleg. Ez nem kis feladat. Végrehajtása jó és következetes politikai, jó szervezési és műszaki munkát követel szövetségünk minden funkcionáriusától. De mindez nem lesz elegendő, ha nem támaszkodunk ifjúságunk lendületére, teremtő erejére. Nagy célokat elérni csakis a tömegekkel, azok hatalmas társadalmi erejével lehet. Ezért segítséget kell kérni mindenkinek, akik a repülés területén termelő munkájuk mellett dolgozni akarnak. Belőlük kell azt a hatalmas aktív-hálózatot kiépítenünk, amely egyrészt biztosítéka annak, hogy tömegszervezetté legyünk. Mérnökök, technikusok és pedagógusok sokasága szívesen áll ifjúságunk mellé és segíti őket előrehaladásában, általános ismereteinek bővítésében, műveltségi színvonalának emelésében. Ezt a fonalat kell alapszervi vezetőségeinknek megragadniok és széles, átfogó aktív-hálózatot fejleszteni belőle. Minden lehető meg kell ragadnunk repülő ifjúságunk látókörének szélesítésére, a jövőbe való látására és a helyes bírálat-önbírálat alkalmazásának kifejlesztésére.*

*Tervünk végrehajtásának záloga a kommunisták élenjárása. Az ő feladatuk, hogy a megvalósítás minden előfeltételét megteremtsék, állandóan küzdjenek az újért és a repülés agitációját szüntelenül fejlesszék. Az 6 feladatuk, hogy minden szervezetünkben – Rákosi elvtárs tanítása szerint: „Olyan légkört teremtsenek, amelyben a lógás és a naplopás szégyen és gyalázat.”*

*Minden problémát és feladatot szorosan a Párt segítségével oldjunk meg. A feladatok megértésére világosan és érthetően a nép nyelvén közöljünk mindent repülő ifjúságunkkal. A frázisok hangoztatásával és a jelszavak felelőtlen használatával csak ronthatunk munkánkon.*

*Végre tudjuk hajtani tervünket? Igen, végre tudjuk hajtani, sőt minden előfeltétel rendelkezésünkre áll ahhoz, hogy túl is teljesítsük. De ezt csakis úgy tudjuk elérni, ha szövetségünk minden szerve az eddigénél sokkal jobban igényli és támaszkodik a Párt segítségére. Nem tűrhetjük tovább szövetségünkön belül a burkolt formájú „egyesületi” sovinizmust, a DISZ és a többi tömegszervezetek lebecsülését. Nem az ifjúság van a repülésért, hanem a repülés az ifjúságért. Aki ezt nem érti meg, az nem is tud szabadulni az ilyen sovinizmustól. Mit érnének mi a DISZ nélkül? Semmit. Hiszen az ő támogatása biztosítja, hogy a legjobbak tanuljanak szervezeteinkben repülni. Ugyanez vonatkozik az MSZHSZ, az MSZT és az MNDSZ-re is. Kulturálatlan, félművelt ifjúság nem képes a repülést elsajátítani. Márpedig e tömegszervezetek állandóan tanítják, formálják hazánk ifjúságát.*

*Nagy céljaink elérése lehetetlen a szovjet ifjúság repülésügyének ismerete nélkül. Lehetetlen a szovjet ifjúság szeretete nélkül. Ezért szüntelenül tudományosan kell ismertetnünk és tanítanunk a szovjet repülést ifjúságunkkal. Azt is tanítanunk és tudatosítanunk kell, hogy azok az eredmények, amelyeket a szovjet repülőifjak elérnek, az mély és forró hazaszeretetükből fakad. A magas technikai tudásból és a repülőgépezetés művészi színvonalú elsajátításából. Ezért szeretettel kell tanulnunk és tanítanunk, a szovjet módszerek segítségével.*

*Mindezeket szemelőtt tartva kell küzdenünk az 1952-es tervünk végrehajtásáért, szakadatlanul emelni munkánk eszmei színvonalát. Fokozni a gyakorlati kiképzés értékét, hogy egy év múlva büszkén jelenthessük a Pártnak, Rákosi elvtársnak: feladatunkat a dolgozó nép javára teljesítettük.”<sup>3</sup>*

Nem lett egyszerűbb az élet ebben az újévben sem... Aztán jön még „népünk szeretett vezére” születésnapja is...

*„ A repülőifjak lelkesedéssel, jobb és több munkával készülnek Rákosi elvtárs születésnapjára*

*Dolgozó népünk országszerte lelkes munkafelajánlásokkal készül népünk szeretett vezére, Rákosi Mátyás elvtárs 60. születésnapjának megünneplésére.*

*A felajánlások és azok teljesítése során a munkába vitt új lendület bizonyítja, hogy a dolgozók szeretete és hálája mind jobban elmélyül nehéz harcokban edzett Pártunk és bölcs vezetőnk, Rákosi elvtárs iránt. Ma már egyre világosabb lesz minden dolgozó előtt, hogy mit köszönhet Rákosi elvtársnak, aki annak idején félelmet nem ismerve állt ki a Horthy-vészbírák elé dolgozó népünk jogaiért és szabadságáért. Ma pedig megingathatatlanul vezet bennünket a szocializmusért vívott harcban.*

*Ezért minden becsületes dolgozó, követve Pártunk felhívását, harcot indított ezévi tervünk időelőtti befejezésére. E harcban a magyar dolgozó ifjúság között küzdenek a repülőifjak is, akik szintén számos felajánlást tettek üzemükben, az iskolákban és az alapszervezetekben. Szövetségünk alapszervezeti tagságának most az a feladata, hogy felajánlásaikat maradékta-*

<sup>3</sup> Repülés, 1952 (5. évfolyam, 1-24. szám) 1952-01-10 / 1. szám

*lanul teljesítsék — túlteljesítsék. Azok a fiatalok, kik még nem tettek felajánlást, vegyenek példát az élenjáró repülőifjaktól.”<sup>4</sup>*

Természetesen újra vezetőség választások... A lelkesítő jelszavakat is központilag adták ki.

„ *A Magyar Repülő Szövetség alapszervi vezetőségi választásának jelszavai:*

*Éljen Sztálin elvtárs, a repülők nagy barátja, a békéért küzdő népek első harcosa!*

*Éljen nagy Pártunk és szeretett vezérünk, Rákosi elvtárs!*

*Éljen a világ békeharcosainak lánglelkű vezére, a nagy Sztálin!*

*Éljen a magyar ifjúság élgárdája, a Dolgozó Ifjúság Szövetsége!*

*Pártunk határozatának szellemében tegyük szövetségünket a dolgozó ifjúság tömegszervezetév!*

*Szövetségünk szervezeti megszilárdítása erősíti honvédelmünket!*

*Ifjú repülők! Kiképzési feladataink sikeres végrehajtásával legyünk készen szeretett hazánk védelmére!*

*Harcos szellemű, öntudatos hazafiakat – a repülésben példamutató fiatalokat a vezetőségbe!*

*A kiképzésben, a termelésben példamutató „Kiváló“ jelvényes repülőket a vezetőségbe!*

*Bírálat és önbírálat elmélyítésével erősítjük szervezeteinket!*

*Szeretett Rákosi elvtársunk 60. születésnapjára újabb tagok ezreit vonjuk be a repülésbe!*

*Magyar ifjak és lányok, hódítsátok meg a levegőt, legyetek repülők!*

Ózd is a hírekben egy film kapcsán...

„ *Új győzelmek felé*

*Film a Magyar Dolgozók Pártja II. Kongresszusáról*

*Ünnepre készül a magyar nép. A dolgozók győzelmeinek szervezőjét Pártunkat ünneplik. A Pártot, amely biztos kézzel vezeti országunkat a szocialista építés útján. A Párt ügye: az egész nép ügye. A Párt Kongresszusa: egész népünk ünnepe. A magyar dolgozók új módon ünnepelnek. Új módon adnak kifejezést hálójuknak és szeretetőknek, melyét a Magyar Dolgo-*

<sup>4</sup> Repülés, 1952 (5. évfolyam, 1-24. szám) 1952-02-10 / 3. szám

*zók Pártja és szeretett Rákosi elvtársunk iránt éreznek. A film, amely most kerül bemutatásra, – az első részben azt a lelkes, szeretetteljes készülődést tükrözi vissza, amely áthatotta egész népünket a Kongresszust megelőző hetekben.*

*Még Jobban összeforr népünk ezekben a napokban. Mindannyiunkat egy akarat hevíti, s a felajánlások teljesítésével visszük előbbre öt éves tervünk megvalósulását.*

*1951. február 24. Budapest népe az utcákon van. Mindenki a Hősök-tere felé Igyekszik. A film megmutatja milyen hatalmas lelkesedéssel ünnepelték a főváros dolgozói a 25 testvérpárt küldötteit. Pártunk legjobbjait.*

*Nem lehettünk jelen Dunapentelén a kongresszusi verseny idején, nem láthattuk a repülőterekre és pályaudvarokra érkező külföldi küldötteket, testvérpártjaink képviselőit Nem élhettük át azokat a felemelő perceket, amikor Farkas elvtárs megnyitotta a Kongresszust, de a film kockáin láthattuk, átélhettük azt, amiről ekkor olvastunk, amit akkor a rádióban hallottunk.*

*Egy hang sem hallatszik a teremben, nemcsak a Kongresszus. hanem az egész ország feszük érdeklődése közben kezdi meg Rákosi elvtára beszámolóját. Szavai nyomán gyönyörű holnap képei rajzolódnak ki előttünk. Módosított öt éves tervünk, az ötnaponként épülő új gyárak, a géppálmások, az iskolák, a villany, rádió, mozi a falun; a szocialista Magyarország.*

*Utána következnek Pártunk többi vezetői. Láthatjuk a szónoki emelvényre lépni Farkas elvtársat, halljuk Gerő elvtárs referátumának legfontosabb részeit. Hallottuk Révai elvtársat és a küldöttek hosszú sorát.*

*Ki tudná leírni azt a forró, szeretetteljes üdvözlést, mellyel a nagy Bolsevik Párt küldöttjét, Jugyin elvtársat fogadja a Kongresszus. A koreai küldöttség zászlót hoz a magyar kommunis táknak. A szabadságért küzdő hős nép küldte nekünk ezt a vörös lobogót.*

*A film elvezet bennünket a tanácskozások szünetében a folyosókra is. ahol a küldöttek szeretettel veszik körül Rákosi elvtársat, Gerő és Farkas elvtársat. Pártunk vezetőit. A nép és vezetői találkoznak és ezek a találkozások kifejezik azt a végtelen ragaszkodást és hűséget, amellyel a magyar dolgozók fordulnak tanítóink, elsősorban édesapjuk, Rákosi elvtárs felé.*

*Apró elvtárs a Kongresszus szónoki emelvényéről hirdeti ki a kongresszusi verseny eredményét, s miközben szavait hallgatjuk, a film kockái Ózdra visznek bennünket a lelkes ünnepélyre, ahol a Központi Vezetőség zászlaját átadják át a versenyben elsőként kikerült üzemnek.*

*A Kongresszus hosszú időre megszabta feladatainkat, hosszú időre irányt mutat valamennyiünk számára. S e film megismerése módot nyújt nekünk, hogy még jobban elmélyedjünk a Kongresszus anyagának tanulmányozásában, hogy újult erővel Indulhassunk harcba a Kongresszus határozatainak végrehajtásáért.”<sup>5</sup>*

*A repülőszervezeti vezetőségválasztás csatározásai természetesen Ózdot is elérik.*

*„ „, Bíráló és önbíráló elmélyítésével erősítjük szervezeteinket”*

<sup>5</sup> Repülés, 1952 (5. évfolyam, 1-24. szám) 1952-03-10 / 5. szám

*Alapszervi vezetőségválasztások nyomában.**Ózd*

*A repülőklub helyiségében gyűltek össze az ózdi és a környező bányák repülő ifjai. Eljöttek a legjobbak, akiknek „szívügyük”, hogy Ózd a repülésben is az elsők közé küzdje fel magát. Az alapszerv helyisége előtt modellezők is várakoztak. A kis térségen ragyogó napsütésben repítették modelljeiket, ők is felkészülnek arra, hogy a vitorlázó repülők közé lépjenek.*

*Borsodi István elvtárs, az alapszervezet titkára beszámolt az elmúlt év munkájáról. Beszélt az elért eredményekről, rámutatott a hibákra és a még mindig fennálló hiányosságokra. Elmondta, hogy a vezetőség szívósan harcolt a munkásifjúság vezető szerepéért. Ez a harc nem volt könnyű, mert az ellenség erős nyomást gyakorolt az ózdi és a környékbeli ifjúságra. Minden eszközzel, többek között a megfélemlítéssel is igyekezett őket távoltartani a repüléstől. A múlt évi táborozások sikeresek voltak. A táborszervezési munkában élen jártak András József és Petre József növendék elvtársak, az alapszerv növendékei közül már sokan tagjai lettek a néphadseregnek. Ezenkívül az MRSZ-központ iskoláira is sokan vonultak be. Az alapszervben olyan növendékek nevelkedtek, mint Ladányi Bálint, Micsek Ferenc, Pap Tivadar, Timári Gábor, Török József és Zéman Imre, akik egész évben élen jártak az elméleti, a gyakorlati kiképzésben és a termelő munkában is az első között voltak. A most folyó motoros iskolára is két növendéket küldött az alapszerv, Fekete Bélát és Máriási Gyulát. A hangármesteri iskolára is elküldték egy növendéket, Bus Jánost, aki ma már e feladatát jól ellátja.*

*Az alapszerv aktívája sikerrel küzdött az ellenségtől félrevezetett szülők meggyőzésében is. Megmagyarázták a szülőknek a repülés fontosságát és leplezték az ellenség zavartkeltő híreszteléseit.*

*Ezután a titkár elvtárs azokról a hibákról és hiányosságokról beszélt, amelyek gátolták az alapszerv fejlődését. A legsúlyosabb az volt, hogy nem kérték a nagyüzemi pártbizottság és a DISZ segítségét munkájukhoz. Ha el is mentek egy-egy problémával a titkár elvtárshoz, akkor is már későn és így már vagy idő, vagy mód nem volt a segítségre. Az MTH vezetőivel sem beszéltek meg az ipari tanulók repülését. Egyszerűen „elcsalták” az ifjakat repülni. Mindez azért volt, mert a szervezési munkát mindig késve és kapkodva végezték. Az agitációt lebecsülték, azt hitték, hogy az ifjúság csak úgy magától ismeri és szereti meg a repülést. – Sokkal több és jobban képzett kádert nevelhettünk volna, ha nevelő munkánkat a sajátmagunk politikai képzésével erősítenénk – mondotta Borsodi elvtárs. Bírálta az MRSZ-központot, mert az instruktorok nem nyújtottak megfelelő segítséget a vezetőségnek. A központi instruktorok feltárták ugyan a hiányosságokat, de a kijavítás módját nem mutatták meg.*

*Befejezésül a hibák kiküszöböléséről és munkájuk következetesebbé tételéről szólt Borsodi elvtárs.*

*A beszámolóhoz hozzászólt Megyeri Béla elvtárs, a nagyüzemi pártbizottság küldötte. Felhívta a vezetőség figyelmét arra, hogy a többi tömegszervezettel tegyék szorosabbá a kapcsolatukat és velük együttműködve fejtsenek ki jó propagandamunkát.*

*Bónis Mihály bányász ifjú a lemorzsolódásról beszélt, amit a vezetőség rossz munkájának tud be. A királdi bányába sokszor nem megy az elméleti órára az előadó. Ezért sokaknak elmege*

*a kedvük a további tanulástól. Az új vezetőség megválasztása alkalmából vállalja, hogy április 4. tiszteletére a széncsatában egy új vágatot kezd brigádjával.*

*A taggyűlésen megjelent úttörőküldöttek a modellezők üdvözetét hozták és több segítséget kértek munkájukhoz.*

**Balogh Frigyes  
növendék**

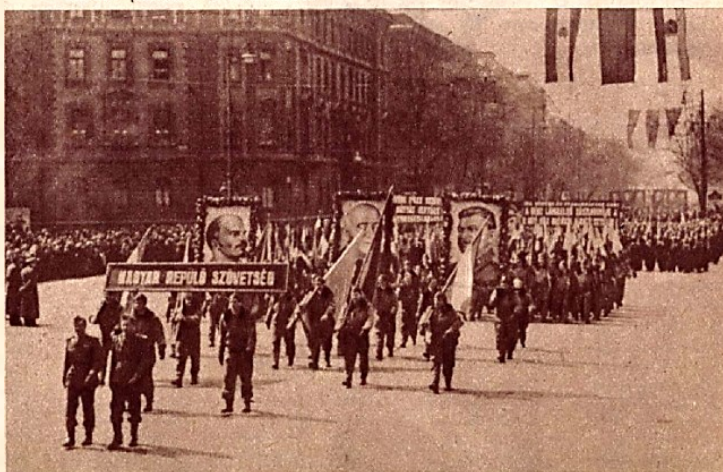


*Balogh Frigyes növendék az elméleti órák pontatlan kezdésére hívta fel a figyelmet. Ez gátlója a gyakorlati munka eredményességének. A késői kezdésekért magát is hibáztatja. Vállalja, hogy az órák pontos megtartásában segít a vezetőségnek.*

*A felszólalás után a titkár elvtárs válaszolt az egyes kérdésekre és levonta a tanulságokat a vezetőség további munkájához. Ezután került sor az új vezetőség megválasztására.*

*Az ózdi vezetőségválasztó taggyűlés erősítette a szervezetet, mert a vezetésbe új, lendületes DISZ-iffjak kerültek, akik a termelő munkában is élen járnak. Ez a régi vezetőség tagjaira fokozott követelményeket ró. Minden erejükkel támogatni és erősíteni kell az új tagokat. A kezdet nehézségein át kell segíteni őket és bátorítani kell az akadályok leküzdésére. Ez nem kis feladat. Az ózdiaknak minden erőt meg kell mozgatniok, hogy lecsökkent taglétszámukat szilárd, fejlődőképes káderekkel emeljék. Amellett, hogy a vezetőség tagjai között meg kell osztani a munkát, az aktív növendékeket állandóan feladatokkal kell megbízni. A munka helyes megosztása előfeltétele a jó szervezeti életnek. Ha így végzi az új vezetőség az elkövetkezendő időkben munkáját – feltétlenül megállja a helyét.”<sup>6</sup>*

Szövetségünk menetének éle. Lenin, Sztálin és Rákosi elvtárs arcképét vizsik virágba borítva vállukon a növendékek



**1952. április 4.  
MRSZ felvonulók<sup>7</sup>**

Még áprilisban országos oktató értekezlet, ahol a következőket összegzik:

„ A Magyar Repülő Szövetség oktatói értekezletének határozata: a nyári idény munkájának megjavításáról és az addigi eredmények túlszárnyalásáról.

1952 IV. 1-én Szövetségünk oktatói állománya értekezletre gyűlt egybe, hogy az előttük álló feladatokat megbeszéljék, Javaslatokat tegyenek az eddigi munka megjavítására. A Szovjet-

<sup>6</sup> Repülés, 1952 (5. évfolyam, 1-24. szám) 1952-03-25 / 6. szám

<sup>7</sup> Repülés, 1952 (5. évfolyam, 1-24. szám) 1952-04-10 / 7. szám

*unióban járt küldöttségünk tapasztalatai nyomán eddig is jó eredményeket értünk el. A most következő nyári kiképzési évadban a munkát úgy kell megszerveznünk, hogy ezeket az eredményeket megsokszorozzuk, soha nem látott színvonalra emeljük. Ezért az értekezlet a következő határozatot hozta:*

*Az állomány oktatói kollektívája megállapítja: téli elméleti előkészítő munkájuk hozzájárult ahhoz, hogy a nyáron már jobban előkészített növendékek tanuljanak repülni az alapszervezetekben, iskolákon és a táborokban. Előkészítő munkájukkal hozzájárultak Pártunk 1951. évi december 31. határozata sikeres végrehajtásához, hogy szövetségünk szekta szellemét felszámolhassuk.*

*A Párt határozatának szellemében elvégzett munka elősegíti, hogy a magyar repülő ifjúság jobban megismerje és megszeresse a Szovjetuniót és a szovjet repülést.*

*A téli nevelő munka eredményeképpen elmélyült alapszervezeteink tagságában a Párt, a DISz iránti szeretet és ragaszkodás. Ennek nyomán sok dolgozó és tanuló fiatalban érlelődött meg az a gondolat, hogy önként lesz tagja szeretett néphadseregünk - légierejének.*

*Az értekezlet megállapítja, hogy a szovjet módszerek szerinti kiképzés hazánkban a repülés terén soha nem látott eredményeket hozott és megnyitotta az utat a nagy hazai vitorlázó eredmények elérése felé.*

*Pártunk és Rákosi elvtárs gondoskodása nyomán dolgozó népünk úgy fejlesztette műszaki ellátásunkat, hogy azzal alapjában biztosította a szovjet módszerek szerinti kiképzés további folytatását, továbbfejlesztését. '*

*A módszer szerinti kiképzés hazánkban immár egy esztendő óta gyakorlatra tekinthet vissza. Ez az év telve van küzdelemmel és harccal a régi, maradi ellen. E harc eredményes volt, mert oktatóink mellett a növendékek is maguk ügyének érezték és együtt vállvetve küzdöttek sikerre viteléért. Eredményesen vettük fel a küzdelmet a módszer lázítóival ellen, mint például a MÁV alapszervezetben Kisely Ernő oktató elvtárs fegyelmezetlenségével szemben, vagy az „Előre“-nél, ahol hosszú időn át módszerellenesen folyt a kiképzés.*

*Az értekezlet megállapítja és aláhúzza, hogy a szovjet módszerek alkalmazása a mi kiképzésünkben is a legteljesebb sikerrel alkalmazható. A saját területünkön a helyi tapasztalatok alapján a módszereket fejleszteni fogjuk. Ezért meghonosítjuk szövetségünkön belül a repülő oktatási kabineteket.*

*A reakció arra törekedett, hogy a repülés mozgalmi munkáját elválassa a repülés kiképzési munkájától. Úgy harcolunk ellene, hogy a nyári táborok ideje alatt az alapszervi üzemnapokat úgy tartjuk meg, hogy az új növendékek százait vonjuk be a repülésbe. Így verjük le az ellenséget, amely meg akar fosztani bennünket az ifjúságtól.*

*A repülés a szocialista haza építésének és erősítésének egyik eszköze. Felismerjük, hogy e területen elért eredményeink képessé teszik Ifjúságunkat a haza hathatós védelmére. Ezért, hogy a hazával szembeni eddigi adósságunkat törlesszük, megfogadjuk: az 1945 előtti rekordokat megdöntjük. Biztosítjuk e téren is a dolgozó ifjak vezető szerepét. Úgy készítjük őket elő a repülésre, hogy képesek legyenek e feladat elvégzésére.*

*Megmutatjuk a még imperialista elnyomás alatt élő és a szabadságra törekvő dolgozóknak, hogy szabad hazának dolgozói megvalósítják Sztálin elvtársnak a repülésre szóló útmutatását: „Repüljetek magasabbra, messzebbre és gyorsabban, mint mások.”*

*Nemes versenyt hirdetünk a „C” vizsgás táborokért. E versenyben mindannyian résztveszünk és vállaljuk, hogy minden táborozáson résztvevő növendék eléri a „C” vizsga fokot.*

*Így köszönjük meg a Szovjetuniónak, Pártunknak, Szövetségünk elnökének és dolgozó népünknek azt a mérhetetlen segítséget, melyet részünkre nyújtanak.*

*Előre az 1945 előtti rekordok megdöntéséért. Előre a „C” vizsgás táborokért! Előre a szovjet módszerek helyes alkalmazásának teljes sikeréért!*

### *A MAGYAR REPÜLŐ SZÖVETSÉG ORSZÁGOS OKTATÓI ÉRTEKEZLETE*<sup>8</sup>

A fogadkozásokból azonban egyértelműen kiderül, hogy az eddig „öncélúnak” tartott teljesítményrepülés, talán mégsem az! Meg kell tehát dönteni az 1945 előtti rekordokat! Ez így egy kicsit normálisabb lett.

A *bánrévei repülőtéren* természetesen a táborokon kívül is minden repülésre alkalmas üzemnapon folyik a munka.

Az emlékezők szerint a sorozatban *ide helyezett klubtitkárok* helyett nagyrészt *Miklós László* dolgozott. Úgyhogy neki már ezek után oktatni nem igazán maradt ideje. Energiáját a klub ügyeinek intézése, az adminisztráció és a gazdasági ügyek kötötték le. Néha azért repült is. Mély nyomot hagyott ezekben az időkben egy *Szárász Lajos* nevű politikai instruktor is, aki sorozatosan megjelent a repülőtéren – őt egyébként a központ politikai osztálya foglalkoztatta – és kifejtette „*áldásos*” tevékenységét. Nagy valószínűséggel ezek az emberek rendre jelentettek is a *Bánrévén tapasztaltakról*, ugyanezt tették a klubhoz beosztott politikaiak is!

**Juhász János**



1952. május 4-én<sup>9</sup> egy sajnálatos esemény történt a repülőtér közvetlen környezetében. A korábbi *ózd-i cserkészrepülő*, majd *Bánrévén* is repülő, később *Miskolcra*, utána a *Postás Repülőklubhoz* vezényelt oktató, *Juhász János*, a repülőtértől nem messze, – a csehszlovák határon túl – súlyos, halálos balesetet szenvedett.

*„Őt először Sajókápolnára, majd a budapesti Postás Repülőklubhoz helyezték oktatónak. 1952-ben az ezüstkoszorú-táv – 50 km – lerepülésére indult az alagi reptérről Hasznosra.*

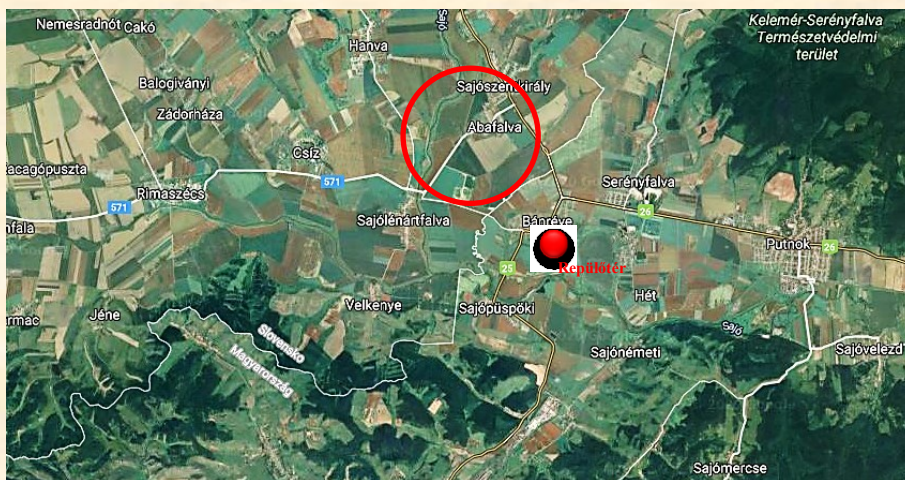
<sup>8</sup> Repülés, 1952 (5. évfolyam, 1-24. szám) 1952-04-10 / 7. szám

<sup>9</sup> Vasárnapi nap volt. Az esemény a bánrévei repülőtértől nagyjából 2 km-re történt. Itt a Rima és a Sajó völgye is sík, széles terület. Innen a repülőteret jól lehet látni és leszállásra alkalmas hely is bőven van. (RZ)

*Aznap mi is repültünk Bánrévén, mindenféle jó repülőidő volt. Valószínű ezt akarta ő is kihasználni. Így nem szállt le Hasznoson, tovább repült Bánréve irányába, ami ugyanazon az irányszögön van. (Talán látogatóba jött volna?) Éppen a hangárban voltam, amikor telefonáltak a Határőrségtől, hogy egy gépünk a határ túloldalán lezuhant, Abafalva mellett.*

*A következő starttal én szálltam fel, közel menve a határhoz, láttam a gépet összetörve. Leszálltam, és számba vettük a gépeinket, mind megvolt.*

*Közben a mentőautó – ami egy éve már rendszeresítve volt az üzemnapokon – elindult a szerencsétlenség színhelyére. Ott már a szlovák mentősök tették át a mienkbe, mert az igazolványban látták, hogy ózdi volt. Így az ózdi kórházba került nyakcsigolyatöréssel. Nekem jutott az a nehéz feladat, hogy értesítsem a feleségét Sajókápolnán az esetről, de mire a kórházba ért, már késő volt... ”<sup>10</sup>*



Néhány gondolat a balesethez.

A későbbi repülési emlékekben is látjuk majd, hogy a *Salgótarján* melletti *hasznosi repülőterre* sokan és sokszor próbálkoztak *Bánrévéről* repülni. Ennek okai, hogy nagyjából az 50 km-t ki lehetett ideig repülni és az ott oktatók, mint *Juhász Sándor* is többek között, rendszeresen vendégoktató a *bánrévei nagy nyári táborokban*. A baráti viszony is teljes.

A gond csak az, hogy a Mátra és a Bükk hegységek közötti *Heves-Borsodi dombságot* kell átrepülni, annak minden szépségével és nehézségével. Nincsenek nagy és jó emelőterek a hegyek, dombok felett. Lesz olyan, akinek sikerül, és olyanok is, akiknek nem. Majd ha odaérünk, akkor ezzel kapcsolatosan a klub megrovást is kap a *hasznosi repülőterre* repültetés kapcsán!

Úgy gondolom, hogy *Juhász János* is ezzel küszködött. Mire kiért a *Rima* és a *Sajó* széles völgyébe akkorra átrepült *csehszlovák oldalra*, – ami nem egy tragédia, – de ráadásul már magassága sem volt. A sík, mezőgazdasági területek felett remélhette, hogy termiket talál és beér a *bánrévei repülőterre*, ami csak néhány kilométer már onnan. Talán talált is egy *nullás variót*, vagy egy gyengét? Ezért erőltethette a körözést, a termik-keresést, amit viszont nem emelte meg rendesen, esetleg váratlanul megsüllyedt? Mindenki tegye a szívére a kezét! Látom a valamikori repülőteremet, nem reménytelen, hogy párszáz métert emelkedhetem, talán

<sup>10</sup> Básti József.

csak összejön az a három kilométer... Úgy gondolom, hogy mivel a repülőteret már látta, attól már csak nagyon kis távolságra volt, ezért megpróbált annyi magasságot gyűjteni még, amivel beérhet. Tévedett...

A balesettel kapcsolatosan a hivatalos kimutatásban a „*földig dugóhúzó*” szerepel. A később megtalált szemtanúk szerint, viszont alacsonyan – hozzávetőleg 100 m-en – körözött és sebességet veszítve, lecsúszva, a szárnyvég és a gép orra a földnek ütközött.

Klubtársai, akik a temetésén részt vettek elmondták, hogy ezzel a típusú géppel ez volt az első repülése!<sup>11</sup> Az ózdi temetőben nyugszik. (A gép a *Június-18*, HA-4104 volt.)

Egy visszaemlékező szerint 1952-ben a klub kapott egy kétüléses „*Iffúság A*” gépet. Itt azért van egy kis gond! A gép első repülései is csak 1953-ban kezdődtek és ez még csak a kísérleti példány volt. A sorozat első példánya 1955 elején repült először. Volt ilyen gépe a klubnak, de én ezt csak 1955-re teszem. Erről majd később lesz egy érdekes történet is.<sup>12</sup>

Kaptak ekkor egy *Szellőt* is, valószínűleg a HA-3250 jelzésűt. Ez egy évvel későbbi táborban a fényképeken mátt ott is van.

1952-ben a repülőtéren és annak közvetlen környezetében sikerült hosszú, jó időket repülni. Az élet gyakran nem igazságos. Amikor az ózdiak még a cserkész időkben a lejtőket, dombokat repülték és lejtővitorláztak, akkor a legjobb idő e vidéken 26 perc volt mindössze. Nem számítjuk *Miklós László* 4<sup>15</sup> órás repülését, mert ezt *Lengyelországban* tette meg! Most amikor síkvidéki a repülőtér *Bánrévén*, az első nagy időt mégis lejtővitorlázással éri el *Básti József* a *sajópüspöki* dombok felett!

Az ezüstkoszorúhoz az *1000 m emelkedés, 50 km távrepülés és az öt óra időtartam repülés* kellett. A klubnak ekkor már számos „C” vizsgálása van, akik tovább szeretnének lépni. A *bánrévei repülőtéren* volt egy olyan kiváló tulajdonsága, hogy északi, észak-nyugati, észak-keleti szélirány esetén a *sajópüspöki, sajónémeti dombokon* kiváló lejtő-emelőtér alakult ki. Az előzőekben a balesethez készített domborzati térkép mutatja is a *Sajó-völgyből* hirtelen kiemelkedő dombokat, a repülőtértől délre.

A sors fintora, hogy az ózdiak, amikor még „*lejtőrepülők*” voltak, nem igazán tudtak nagyokat repülni. Most a síkvidéki repülőterükön viszont az első jelentős, öt órán túli repülést viszont lejtőn érik el!

„1952. május 17.

...A bánrévei repülőtérré érve igen erős északi szél kezdett fújni. Ez sem kezdő kiképzésére, sem csörlőzésre nem volt alkalmas. Úgy határoztunk, hogy három géppel átmegyünk a *sajópüspöki hegyre* vitorlázni. Ilyen szélben talán több órát is fenn tudunk maradni. A gépeket felcsörlőztük a repülőtéren és a *Sajón* átrepültünk, de a lejtőig nem értünk el. Így az aggregátort átvittük a *sajópüspöki útra* és ott helyben felcsörlőztük a gépeket. Akkor még az út szélén semmi akadály sem volt...

<sup>11</sup> Első repülés, vagy első távrepülés? Sem elvileg, sem gyakorlatilag nem mindegy!!!

<sup>12</sup> Jereb Gábor: Magyar vitorlázórepülőgépek

*Én a Szellővel, Huszthy Mihály a Vöcsökkel, Németh Sándor a Pilissel repült. Ráfordulva a lejtőre, máris a hegy nivója fölé kerültünk 30 – 40 méterre. Ez egy alacsony hegyvonulat, örültünk, hogy fennmaradhattunk.*

*A szél egyre erősödött, valamivel magasabbra tudtunk menni, a dombvonulat alig 700 – 800 m hosszú, amin három gép még jól elfér. Betartva a lejtőszabályokat, a hegyről csak kifelé fordulhattunk, mert ha a lejtő felé fordulunk, a gép túlmegy az emelőáramlaton és leáramlásba kerül, ami a domb mögötti leszálláshoz vezet. Esetleg géptörés is lehet belőle.*

*Már kb. fél órát repültünk, amikor Németh Sándor a hegy felé fordult és szerencsésen, de le kellett szállnia a lejtő hátsó oldalán. Később bevallotta, hogy fázott. Most már kényelmesebben repültünk, jártuk a hegyvonulatot, egyik végétől a másikig.*

*Egyik alkalommal – amikor a szél alábbhagyott – mind a ketten lemerültünk a nivó alá. Huszthy Mihály a sajópuspöki végén a hegyvonulatnál le is szállt. Én még elértem a domb Sajónémeti felé levő részéhez és kb. a nivóban tudtam maradni. Ugyanakkor a szél újra fel-erősödött és folytattam a piskótázást, most már egyedül. A szél igen hideg volt, állandóan könnyeztem és már én is le akartam szállni.*

*A többiek a hegy tetején álltak és tudtam velük beszélni. Óráim nem volt, így nem tudtam, mennyi időt repültem már. Keztem nagyon fájni, pedig jól fel voltam öltözve, hosszú bőrkabát is volt rajtam. Mikor a tetőn állók felett repültem vagy 8 – 10 méteren, kérdeztem, hogy mennyit repültem már? Visszafelé kiabáltak, hogy 4 órát, még egy óra kellene és meglenne az öt óráim. Csakhogy már fázott kezem-lábam ebben a félig nyitott gépben és egyéb ok miatt is le kellett volna szállnom.*

*Ekkor láttam, hogy a vonat megy Ózd felé. Hiszen ez a vonat 5-kor szokott Ózdra érni és én dél körül szálltam fel. A szél is kezdett gyengülni, így én is alacsonyabban repültem, szinte a dombtetővel egy magasságban. Így csak pár méterre repültem el a többiek előtt, mikor egyszerre kiabáltak, hogy „Megvan az öt órád!” Kétszeres öröm érzése volt rajtam, hogy kirepültem az öt órát és végre leszállhatok. Kifordulva a lejtőtől, Sajópuspöki előtt leszálltam. A többi gépet már előbb, az enyémet ez után vittük vissza a repülőtérré.*

*Ez volt az ózdi repülésben az első 5 óra. Ez termikrepülésben sokkal jobb. Azóta már jó pár-szor túl is repültem az 5 órát. Ezzel teljesítettem Ózdon elsőnek az ezüstkoszorú feltételét...<sup>13</sup>*

Ez után két hónappal Németh Sándor oktató is öt óra feletti időt repült Bánrévén.

Mindezek jegyében aztán a nyári táborok előkészítése is elkezdődik, hasonlóan az előző évekhez.

„ Mit várunk a nyári táboroktól?

*Napok választanak el bennünket attól az időponttól, amikor az MRSZ repülőterein megindulnak a nyári vitorlázó kiképzőtáborok. A hétközbe csendesnek látszó repülőterek munkásfiatalok kacagásától lesz hangos és felrepülnek a Komák, Szellők és egyéb vitorlázó-*

<sup>13</sup> Básti József

gépek, hogy üléseiken a repülni vágyó ifjúmunkásokat vigyék a magasba és akaratauknak engedelmessé suhanjanak a repülőtér zöldje felett, keringjenek a csillogó gomoly felhők között.

A most meginduló vitorlázó repülőtáborok egyenes folytatása annak a kitartó munkának, amely alapszerveinkben a tél és koratavas folyamán folyt. A nyári táborokban lehetőség nyílik fiataljaink előtt, hogy az elméletet a gyakorlattal összekössék és most már gyakorlatban hasznosítsák mindazt, amit a tél folyamán az alapszervi elméleti kiképzésen megtanultak és elsajátítottak.

A nyári táborok nagy lehetőségeket biztosítanak a repülni vágyó fiatalok részére, mivel kiképzésükre jóval több idő áll rendelkezésre és ennek következtében az egyes kiképzési fokozatokat rövidebb idő alatt el tudják érni fiataljaink, mint a hétvégi üzemek alkalmával.

A nyári táborokra alapszerveink legjobbait, legfegyelmettebb tagjait, elméleti tudásban kitűnt növendékeket kell elvinni és módot adni a továbbfejlődésre. A növendékek összetételének olyannak kell lenni, hogy a repülés területén fennálló káder-szemponthoz teljes egészében megfeleljenek. Minden táborba kerülő növendéket egyénileg kell elbírálni és mérlegelni kell az eddigi magaviseletét, tanulmányi előmenetelt, meg kell vizsgálni azt, hogy a növendék a repülés szeretetét, a repülés elsajátításáért akar táborba menni és nem nyaralni vagy éppen két hónapig könnyen élni.

A tábor összetételétől, tehát a növendékek kiválogatásától nagy mértékben függ a tábor kiképzési sikere, ezenfelül behatással van az illető alapszerv további munkájára, ami végsőfokon a Magyar Repülő Szövetség eredményeiben mérhető majd le.

A repülőtáborok vezetőitől várjuk, hogy dicső Pártunk II. Kongresszusának határozatai szerint élnek és Szövetségünk II. Kongresszusának határozatai szerint cselekszenek.

Hazáját és Pártját szerető, hű, katonás, fegyelmezett, néphadseregünkhöz ragaszkodó ifjúságot nevelnek ki, akik hivatást éreznek arra, hogy Légierőnk tagjai sorába szolgáljanak.

A táborozáson résztvevő növendékektől várjuk, hogy megtiszteltetésnek és komoly munkaterületnek nézzék a nyári repülőképzést és mindent elkövetnek, hogy a repülést és a vele kapcsolatos elméleti tudást elsajátítsák. Küzdenünk kell azok ellen a növendékek ellen, akik a táborozást szórakozásnak vagy nyaralásnak tekintik.

Várjuk, hogy a táborparancsnokok, oktatók a szovjet módszeres kiképzés szerint dolgozzanak és végezzék kiképzési feladataikat. Fejlesszék és szilárdítsák tovább a legmagasabb fokon álló repülőoktatói és nevelői módszert. Ismertessék, tartsák és tartassák be a szabályzatainkat.

A nyári táborok munkája az onnan kikerülő növendék- káderanyag alapköve és szilárd bázisa kell, hogy legyen az ősz folyamán meginduló elméleti, valamint a motoros repülőképzésnek. Táboraink fiataljainak soraiból kell kikerülni a szerelő- és rádiósiskoláink káderutánpótlásának is. Törekedni kell arra, hogy a modellezőkörök fiataljai betekinthessenek a tábor életébe és ezen keresztül kedvet és hivatást érezzenek a gyakorlati repülésre, el kell mélyíteni azt, hogy a vitorlázó repülés alapja a modellezés. Ennek érdekében kéthetes modellező táborokat rendezünk, ahol a fiatalok meglátják azt az utat, amely a modellezésen keresztül a motoros repüléshez vezet.

*Kézzelfogható eredményként várjuk a nyári táboroktól, hogy baleset- és géptörésnélküli kiképzést valósítsanak még és irányt vesznek az 500 „C”- vizsgás növendék kiképzése felé és azt meg is valósítják.*

*A táborainkba bevonult társadalmi oktatóinktól várjuk, hogy a táborozás célkitűzéseit magukévá tegyék és ott kellő segítséget nyújtsanak függetlenített oktatóinknak munkájuk sikeres és eredményes elvégzésében. Várjuk a társadalmi oktatóktól, hogy belefolyjanak és elősegítsék a fennálló régi repülőrekordok megdöntését.*

*Mindezeket a célkitűzéseket elérhetjük akkor, ha a kommunista elvtársak minden vonalon élen járnak, munkájukat terv szerint végzik. A kommunistáknak, de a párton- kívüli parancsnokoknak, oktatóknak össze kell kötni az elméletet a gyakorlattal és nem szabad az egyiket vagy másikat előtérbe helyezni.*

*Az ellenőrzés kérdése nagy mértékben elő fogja segíteni a táborozás eredményeit és az ott elért sikereket. A parancsnokoknak, oktatóknak az ellenőrzést minden területen be kell vezetni és élni kell az ellenőrzés jogával. A központunk ellenőrzéseinek segítő kezet kell nyújtani a táboroknak és az ellenőrzést belső tartalommal kell megtölteni.*

*Az eredmények elérésének a táborok sikeres lebonyolításánál nagy szerepet fog játszani a műszaki anyag maximális kihasználása, valamint a kellő műszaki előkészítés.*

*Oda kell hatni a parancsnokoknak, oktatóknak, műszaki vezetőknek, hogy a repülőgépek, agregátorok, visszahúzó- készülékek üzem után a következő üzemnapra előkészítve kerüljenek be a hangárba, hogy a másnapi repülőüzemen zavar, kiesés ne forduljon elő.*

*Az előkészítés jó megszervezése a táborozás eredményeit legalább 30 százalékban segítik elő – de 100 %-ban csak ez biztosíthatja.*

*Előre elvtársak a táborok sikeres végrehajtására, előre az 500 „C” vizsga elérésére és a fennálló rekordok megdöntésére!*

*Előre a nyári kiképzés sikerével, Szövetségünk Kongresszusa Határozatainak végrehajtásáért!”<sup>14</sup>*

Ezek után elkezdődött a kiképzés és táborozások időszaka és jöttek a cikkek is... Itt azonban a szinte már mazohisztikus bíráló, önbíráló és az állandó ellenségkeresés mind tetten érhető.

#### *„ JOBB MUNKÁVAL KÉSZÜLJÜNK A KÖVETKEZŐ TÁBOROK BEINDÍTÁSÁRA*

*Május hónapban megkezdődtek a Magyar Repülő Szövetség nyári vitorlázótáborai. Alapszervezeteink tagjai, akik egész évben becsületes munkát végeztek, akik jól sajtózták el a 300 és 100 órás kiképzés anyagát, – ezek az elvtársak vannak most táborainkban, hogy az elméleti rész elsajátítása után a repülés gyakorlati részével is megismerkedjenek és a tábor befejezése után mint „C”- vizsgás növendékek térjenek vissza alapszervezeteikbe.*

<sup>14</sup> Repülés, 1952 (5. évfolyam, 1-24. szám) 1952-06-10 / 11. szám

*Ez évi táboraink nagy mértékben különböznek az eddigiektől. Pártunk lehetővé tette, hogy ifjúságunk 2 hónapos nyári táborozáson vegyen részt. Hatalmas lehetőségeket és kedvezményeket nyújt Pártunk dolgozó ifjúságunk számára. Az imperialista és félgymarmati sorban lévő országok fiataljainak még a munkatehetőséget sem biztosítják az egész országot kizsákmányoló tőkés urak. Táborozásról, a repülés elsajátításáról még csak nem is álmodozhatnak.*

*A Dolgozó Ifjúság Szövetségének is jelentős része van táboraink megindulásában, hiszen alapszervezeteinkbe a Dolgozó Ifjúság Szövetsége küldi legjobbjait. Táborainkon azok a fiatalok vehetnek részt, akiket a DISZ- szervezet javasol, akik az alapszervben végzett munka mellett munkahelyükön is jól megállják a helyüket. Azok a fiatalok, akiknek céljuk az, hogy a Szövetségünkben végzett munka alapján bekerüljenek a honvéd légierőkhöz.*

*Központunk és alapszervezeteink készültek a nyári táborok beindítására, készültek a májusban beinduló táborokra is. Ahhoz azonban, hogy a júniusban beinduló kezdő vizsgás és teljesítmény táboraink feladatait biztosítsuk, tanulnunk kell az elkövetett hibákból, hogy azokat a következő táboroknál már ne ismételjük meg.*

*A javaslatok beküldésének határideje április 25-e volt. Voltak alapszervezeteink, amelyek határidőt semmibe véve, 2–3-hetes késéssel küldték be javaslataikat. (Pl. Nyíregyháza.) A beküldött javaslatokat sem a kiadott minta, hanem egyéni ízlések alapján készítették el, amelyekből nem egy esetben hiányzott a munkahely feltüntetése.*

*Ennek következményeként az üzemi kikérőt nem tudtuk idejében és megfelelően elküldeni, így sok jelöltet az üzem nem engedett el táborainkba.*

*A táborok előkészítésének legalapvetőbb hiányossága a kádermunka elégtelensége. Egyes alapszervezeteink nem fektettek megfelelő súlyt a káderek kiválasztására. Ez volt az oka annak, hogy táborainkból le kellett szereltetni a nem odavaló növendékeket. A szolnoki alapszervezet pl. javasolta Szegedi Jánost, akinek az apja a nyilas párt tagja volt. A zalaegerszegi alapszervből küldött fiatal egy hét után vissza kellett küldeni, mert nem vetette alá magát orvosi vizsgálatnak. Amikor ennek az okát megkérdezték, azt válaszolta: ő nem is akar repülő lenni. Félt a repüléstől. Ugyancsak a gyenge kádermunkának tudható be az is, hogy egyes alapszervezetek olyan ipari tanulókat is javasoltak, akik vizsga előtt állanak. Ilyen körülmények között az üzemek természetesen nem tudták elengedni a jelölt elvtársakat. Ez a hiányosság annál nagyobb, mivel vezetőseink figyelmét több ízben felhívtuk arra, hogy első táborainkba csak szakmunkásokat és segédmunkásokat javasoljanak.*

*A táborokba küldött fiataloknak nem egy esetben hiányzott az orvosi vizsgája. Bár a táborparancsnokok rugalmasan oldották meg ezt a kérdést, az orvosi vizsgán egyes elvtársakat alkalmatlannak minősítettek. Ezért kellett hazaküldeni Gosztonyi elvtársat a Fémáru alapszervből, Tóth Béla elvtársait a gyöngyösi alapszervből két héttel a tábor beindítása után.*

*Szövetségünk tervszerű munkáját, a repülőgépvezetők tervszerű kiképzését az ilyen lélektelen és felelősségnélküli munka nagymértékben akadályozta. Népgazdaságunknak igen sok pénzbe kerül minden nap, minden növendék. Éppen ezért a táborok részére történő káderekiválasztó munkánkat meg kell javítani. Alapszervezeteinknek már össze kell állítani, 'hogy kik lesznek azok a növendékek, akiket a júniusi táborokba javasolni fognak. A Magyar Pamutipari alap-*

*szervezetnek eddig 30, a MÁVAG- nak 20 növendéke van, akik káderezempontról megfelelők, akik szeretnék és minden bizonnyal el is fognak menni, kéthónapos táborunkba.*

*A Központ műszaki osztálya is fokozottabb gonddal készüljön fel arra, hogy táboraink műszaki felszerelése megfelelő és hiánytalan legyen. Különös gondot fordítson a kellő számú visszacsörölő berendezésre, és egyes műszaki felszerelések tartalékára is, mert ezek hiánya – amint azt mostani táborainknál megállapítottuk – nagy mértékben akadályozza a felszállások számának növekedését.*

*Kiképzés terén az 500 „C“- vizsga elérését tűztük ki magunk elé. harci feladatként. E feladat végrehajtásának egyik fontos része a táborok jó munkája és a táborokban elért vizsgaeredményeik. Azok a növendékek, akik mint „C“- vizsgások térnek vissza táborainkból alapszervezeteikhez, nagyban megjavítják az alapszerv munkáját és példamutatásukkal a fiatalok százaival szerettethetik meg a repülést és ezzel új tagok tömegeit toborozhatják a repülő táborába.*

*Fiataljaink táborba küldésével elősegítjük Pártunk december 3-i határozatának végrehajtását. Ez a határozat kimondja, hogy számoljunk fel a repülés szektáns jellegét és tegyük a dolgozó ifjúság széles tömegszervezetévé a Magyar Repülő Szövetséget.*

*Induljanak harcba vezetőségeink és alapszervezeteink tagjai ennek a feladatnak maradéktalan végrehajtásáért és váljon eleven valósággá a jelszó: „Legjobb fiataljainkat a nyári táborokba!“<sup>15</sup>*

Néhány megjegyzés mindehhez.

Vizsgáljuk az *előkészítés* és a *megvalósítás* beszámolóit, évről-évre! A kiválogatás feltételrendszere nem túl bonyolult, gondolom ezt valamilyen formában össze is foglalták. Amennyiben ezt sohasem sikerül maradéktalanul végrehajtani, akkor csak arra lehet gondolni, hogy az ezzel megbízott szervezetek munkatársai nem igazán alkalmasak a feladatuk ellátására! Nem látom annyira bonyolultnak ezt a kérdést, hogy akár személyenként, pontról – pontra vizsgálva a szükséges és elégséges feltételeket, ne lehessen majdnem teljesen 100 %-os eredményt elérni. A másik lehetséges ok, hogy nem tudnak megfelelő számú fiatalot megnyerni a repülés ügyének, ezért próbálnak olyan embereket is küldeni, akiknél a különböző feltételek nincsenek meg?

Ezen túl ismét eszembe jut a repülésből politikai okokból eltávolítottak sokasága is... Beléjük régebben, de akár most is, pénzt, energiát fektettek, nem is keveset, aztán szíre-szóra mindezt veszni hagyják?

Az előzőekben már említett *„rekordok megdöntése“* azért már ekkor nyáron is olyan eredményeket adott, amiről korábban szó sem volt. Jöhetnek a teljesítménytáborok, és a *Mát-ra* hullámterének feltérképezése is elkezdődhet, a *hasznosi repülőtéren*.<sup>16</sup> Egyre több az időtartam-, a magassági- és a távrepülés is.

<sup>15</sup> Repülés, 1952 (5. évfolyam, 1-24. szám) 1952-06-10 / 11. szám

<sup>16</sup> Kísérleti vitorlázórepülés Hasznoson. Mező György (Itt a legjobbak indulnak meg az eredményes munkáért: Repülés, 1952 (5. évfolyam, 1-24. szám) 1952-07-10 / 13. szám

Május 4-én repüli át délről-északi irányban, egy *Június-18-cal*, *Alagról*, *Mező György az északi-kárpátokat*.

*Bánrévén* is folyt a repülőtábor, ismét.

A hírek között *Kardos Józsa*,<sup>17</sup> mint új „C” vizsgás.



Szemrehányás, többek között az ózdi egyesületnek is a következőkben. Bár, ha a korábbi éveket is nézzük, és „önkritikusak” lennénk, akkor például a *tömeges tisztogatások és kizárások* sem lennének elhanyagolhatóak...

„*Feladataink az MRSz központi vezetőségi ülése után*

„*Ki kell fejleszteni fiatalságunkban annak a tudatát, hogy az új magyar nemzedék történelmi küldetése, hogy Pártunk vezetése alatt, az új szocialista magyar haza lelkes, fegyelmezett, akadályt nem ismerő építője, és ha kell, hős védelmezője legyen.*”...

*A határozat óta tömegszervezetté való fejlődésünk folyamata megindult és örvendetesen egészséges előretörést mutat. Az MRSZ 1952. április 1-i Országos Oktatói Értekezlete határozata nyomán küzdünk az 500 „C” vizsgás mozgalom sikeréért a nyári táborokban és az alapszervezetekben. A régi rekordokat és eredményeket túlszárnyaló mozgalmunk folyamán az eredményekkel együtt harcos, célratörő új fiatal repülő-káderek kerülnek felszínre. Hogy ezek az eredmények – melyeket a közelmúltban lezajlott Nemzeti Versenyen értünk el – nem válnak*

<sup>17</sup> Kardos József bánrévei fiatal. Kiváló vitorlázórepülő, később segédoktató, majd oktató. Repülés, 1952 (5. évfolyam, 1-24. szám) 1952-07-25 / 14. szám

öncélhívá, annak az a biztosítéka, hogy a rekorderek kevés kivétellel alapszerveink titkárai, parancsnokai és így feltétlenül hatni fognak a kiképzés minőségére a továbbiak folyamán. Az elért eredményekből világosan láthatjuk, hogy a Pártunk és szövetségünk által támasztott követelmények éppen a repülő ifjúságban rejlő erő és lendület alapján indokoltak voltak, – azt a marxista-leninista előrelátás és az ifjúságunkba vetett törhetetlen bizalom vezérelte...

Az egyik legnagyobb veszély, ami fejlődésünket veszélyezteti az, hogy szervezeteink kezdenek elszakadni az üzemeiktől...

Például egy olyan nagyüzemi repülő szervezet, mint a XIII. kerületi, más területekről, fővároson kívüliekről toboroz. Ugyanakkor pedig a Láng-gyárból egy vagy két ifjú tanul csak repülni. De nem sokkal jobb a helyzet egy pár más döntő helyen álló szervezetünknél sem...

A hiba másik véglete a mindenáron való toborzás, amikor a szervezetek vezetői elvetik a szervezési munka feltételeit és csak látszat eredményekre törnek, nem törődnek azzal, hogy az valójában erősíti e szervezetüket. Ilyen hibába esett a Rákosi Művek repülő alapszervezete és a MÁVAG. Náluk a beszervezett ifjak nagy százaléka morzsolódott le még az orvosi vizsgák után is. Nem magyarázták meg világosan a leendő növendékeknek az előttük álló feladatokat, úgy azok a feladatoktól megijedtek és lemorzsolódtak, a szervezettől elmaradtak...

A pártunk titkársága 1952. VII. 9-i határozata kimondja, hogy olyan repülőket kell nevelnünk, akik a kiképzéssel egyidejűleg elsajátítják a marxi-lenini elméletet és azt már a kiképzés közben alkalmazzák. E határozat reá világít eddigi munkánk gyengeségére, mert eddig is ott voltak mindig gyenge kiképzési eredmények, ahol elsősorban a parancsnokok és az oktatók rosszul álltak az elmélettel, nem fektettek súlyt a maguk és a növendékek politikai képzésére. Ilyen hiányosságok elsősorban az ózdi, szegedi és a Ganz szervezetekben fordultak elő. Minden szervezet titkára felelős azért, hogy a függetlenített funkcionáriusok és azonkívül a repülés aktivistái szüntelenül fokozzák elméleti felkészültségüket. E hibára vezethetők vissza a repülés népszerűsítésében és agitációjában mutatkozó hiányosságok. Az agitációnk eddig sablonos egyoldalú és éppen ezért nem is juthat el az üzemekbe...<sup>18</sup>



Ezek után képek a bánrévei táborból<sup>19</sup>

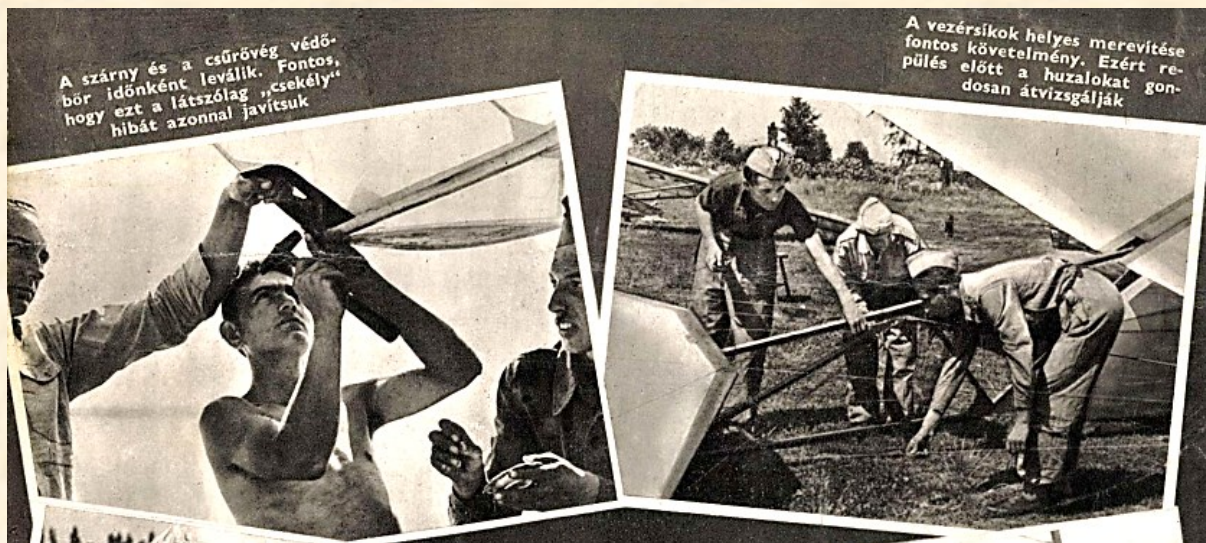


„A futókerék rendszeres zsírozása a gép használati idejét növeli. Ezt a munkát is gondosan végzik az elvtársak, tehát több repült időt biztosítanak a növendékeknek.”

<sup>18</sup> Repülés, 1952 (5. évfolyam, 1-24. szám) 1952-07-25 / 14. szám

<sup>19</sup> Repülés, 1952 (5. évfolyam, 1-24. szám) 1952-08-10 / 15. szám

„ A bánrévei vitorlázó repülő táborban serény és gondos műszaki munka folyik. A gépek gondozását, javítását és a repülés előtti ellenőrzését az elvtársak a legnagyobb figyelemmel végzik. A bánréveiek megértették szövetségünk harci feladatát, az immár mozgalommá vált küzdelmet a balesetmentes kiképzésért. ”



A repülőtéri élethez tehát a táborok alkalmával szorosan hozzátartozott a növendékek ellátása is. Főleg a nyári, nagy létszámú táborok idején volt ez izgalmas feladat, mert ezt csak megbízható, lelkiismeretes személy végezhetette. Ebből következett, hogy ez mondjuk egy oktatónak a napja nagy részét el is vitte! Írunk is majd erről bővebben. Az ellátmányt a honvédségi *ellátó raktárakból* kellett-lehetett vételezni. Az ellátó raktár legközelebb *Miskolcon* volt, oda kellett menni, vételezni, fuvarozni ez bizony tetemes idő volt, hiszen *Bánrévétől* és vissza ez közel 100 km autózást jelentett!



A klubnak ekkor sok szakképzett oktatója van, *Borsodi István, Básti József, Németh Sándor, Huszthy Mihály, Miklós László*, de a nagy létszámú táborokhoz külsős oktatók is jönnek mindig.

A „szomszédos” Sajókápolnán is megy a tábor.

„ Szalkai Sándor levelezőnk írja:

*A hajdani „urak sportja”, a repülés ma a dolgozó népé, a dolgozó nép legjobb fiaié. Pártunk és kormányunk, az MRSZ repülő- alapszervezeteiben legjobban dolgozó ifjak számára biztosította a kéthónapos nyári repülőtáborozást. E táborokban fiatalságunk jó gépeken, jó oktatók vezetésével sajátítják el a szovjet repülőifjak tapasztalatait felhasználva a levegő meghódításának tudományát.*

*Mi a sajkókápolnai tábor növendékei, a számunkra előlegezett bizalomért felelősséget érzünk. Törekszünk arra, hogy jó politikai és szakelméleti munkával, a gyakorlati repüléssel eleget tegyünk dolgozó népünk és a haza áltat elénk kiszabott feladatnak. Iskoláink ekipázsai megszólva versenyre hívták ki egymást a kiképzésben. Ezzel egy időben versenyre hívjuk ki a gyöngyösi tábort. Mi is „B” vizsgás tábor vagyunk és ezzel a versenykihívással akarunk példát mutatni a többi tábornak.*

*De nemcsak a kiképzésben vállalunk szocialista kötelezettséget. Itt Sajokápolnán nincs termelőszövetkezet. A DISZ szervezet is erősítést kíván. Ezért vállaljuk, hogy a helyi pártszervezetet erősítve, népnevelőket adunk és a DISZ szervezetet segítünk újjászervezni. Így megerősödvé, jó egyéni agitációval elérjük, hogy megalakul a helyi termelőszövetkezeti csoport. Segítünk a dolgozó parasztnak – elsősorban a tszcs, tagoknak – a nyári munkák elvégzésében. Ezzel is igyekszünk kiérdemelni Pártunk és a mi szeretett édesapánk, Rákosi elvtárs bizalmát és segítségét. Még jobb munkával harcolunk, hogy néphadseregünk repülői lehessünk.”<sup>20</sup>*



**Koma leszállása a bánrévei repülőtér keleti oldalán levő starthelyen<sup>21</sup>**



**Koma a bánrévei hangár előtt. A lajstromjel nem látható. Talán a HA-5113?<sup>22</sup>**

*Bánrévénél a széles Sajó-völgyben nagyterjedésű mezőgazdasági területek voltak. A képen is látható, hogy milyen csodálatos gomolyfelhők voltak*

<sup>20</sup> Repülés, 1952 (5. évfolyam, 1-24. szám) 1952-08-25 / 16. szám

<sup>21</sup> Simon László gyűjteménye. Nagyon valószínű, hogy a HA-5133.

<sup>22</sup> Simon László gyűjteménye

itt rendszeresen. A repülőtér, a környezetének nyitott, szabad térségeivel és jó időjárásai adottságaival kiváló lehetőségekkel bírt. A *sajópuspöki – sajónémeti* irányban elhelyezkedő dombok még lejtővitorlázást is lehetővé tettek, északi, észak-keleti, észak-nyugati szelek esetében.

A táborokkal kapcsolatosan meg kell jegyeznünk, hogy a visszaemlékezők szerint *Ózd – bánréveiek* is mentek máshol rendezett táborokba. Erről még majd kicsit részletesebben is írunk.

A képen látható Koma függőleges vezérsík felségjelzése 1956 előtti.

A *Koma* idején még célszerűnek tartották az alapfokú kiképzőgépek „*bolondbiztos*”, vagyis olyan kialakítását, hogy szándékosan se lehessen dugóhúzóba vinni. A *Koma* tervezője ennek érdekében a csűrők előtti rést a szárnyvégek felé folyamatosan növelte, s az így kialakított „*réselt szárnyvég*” körül az áramlás leválása csak rendkívül szélsőséges viszonyok között következhetett be. A szárny középrésze mindig hamarabb esett át, s így az oldalra való lebomlás lehetősége kizárt volt. A *Koma* legkisebb sebessége alaphelyzetben tartott ívelőlappal 53 km/h volt. Ha ekkor az ívelőlapot leszállóhelyzetig térítették ki, a gép a hirtelen átesés helyett sokáig megtartotta húzott helyzetét, s csak lassan, csekély magasságvesztéssel billent orra. A leszállólap ívelőlapként való alkalmazása csörlésben igen megnövelte az emelkedési sebességet. 1000 m kötélhosszal, szélcsendben, a 350 m magasság rendszeresen elérhető volt, 8.. 10 m/s sebességű szélben pedig 500 m magasságot is elértek *Komával*.

Mint említettük, Magyarországon a *Koma* bevezetésével vált egységessé a kétkormányos kiképzés, ezért pl. 1952-ben az összes felszállások 45 %-át *Komával* végezték, és a *Komák* az üzembe állításukat követő első három évben egyenként 4000-5000 felszállást hajtottak végre!

	<p><b>Lajstromjel:</b> <a href="#">HA-5133</a> Farokjel: Hol található most? Gyártó: <a href="#">Rubik</a> Típus: <a href="#">Rubik R-15 Koma</a> Altípus: <a href="#">Rubik R-15b Koma</a> Gyári szám: <a href="#">E-869</a> Típusrajz: Nincs Fajta: <a href="#">Vitorlázógép</a> Hazai/Külföldi: <a href="#">Hazai</a> Üzemeltetés jellege: <a href="#">Polgári</a> Üzemeltetés kezdete: <a href="#">1951</a> Üzemeltetés vége: Megszűnés oka: Felvéve/módosítva: <a href="#">2009. 09. 18.</a> Előző jelzések: Következő jelzések: Megjegyzés:</p>
---	---

**Koma HA-5133 adatlap<sup>23</sup>**

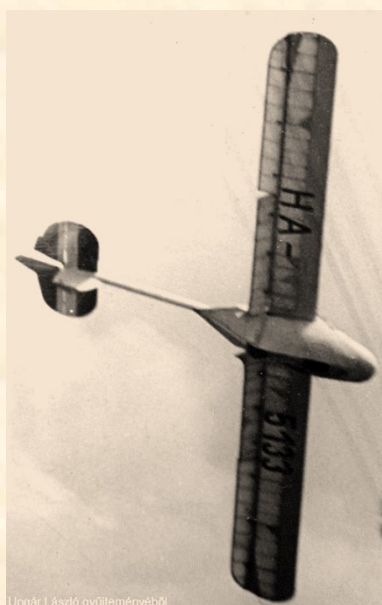
A fényképek szerint *Bánrévén* sok *Koma* repült, volt úgy, hogy egyszerre négy is az 1950-es évek elején. Ezekről már a korábbiakban ejtettünk szót. Később azonban a gépszám csökkentése, illetve az elhasználódások miatt más lajstromjelű gépek is megjelentek itt. Azonosításukat képjavító eljárásokkal próbáltuk meg elvégezni. Ez néha sikeres volt, de legtöbbször úgy fényképeztek, hogy vagy nem látszik, vagy takarják a számokat. Ja, kérem, fő a titkosság, ezt akkoriban nagyon komolyan vették!

<sup>23</sup> [www.avia-info](http://www.avia-info)

Itt teszünk egy kis kitérőt a *Bánrévén* üzemelt *Komákkal* kapcsolatosan is. Sajnos a teljesség igénye nélkül, mert kiképzési iratanyagot ezekből az évekből, eddig nem lehetett fellelni.

A visszaemlékezések alapján, *Bánrévén* repült a *Komák* közül a *HA-5133* is.<sup>24</sup>

Koma HA-5133,  
Bánréve<sup>25</sup>



Ungár László gyűjteményéből

HA-5133, Koma<sup>26</sup>

Egy másik, időközben előkerült fényképen pedig – bár félig takarásban van – a *HA-5123* is!



Vöcsök start, Bánréve repülőtér,  
mögötte a HA-5123 Koma<sup>27</sup>

A képen látható *Vöcsök* a kabinfelépítés és a törzsorr kiképzés miatt egy 50-es évek előtt épített gép lehet. Az orr lemezborítása más, mint a későbbi gépeken és a csúszótalp első bekötése is a korai gépekre jellemző. A háttérben a *HA-5123 Koma* látszik. Ez a gép pedig az adatok szerint 1951-től 1962-ig volt üzemben.

<sup>24</sup> [www.avia-info](http://www.avia-info)

<sup>25</sup> Simon László gyűjteménye.

<sup>26</sup> Itt még a régi farok jel színezéssel. [www.avia-info.hu](http://www.avia-info.hu) Ungár László gyűjteménye.

<sup>27</sup> Simon László gyűjteménye



Kunár György hagyatékából

### Koma HA-5123<sup>28</sup>

30

A kétkormányos iskolagépekkel való kiképzés során nagyon hamar rájöttek az oktatók egy dologra. A kiképzés első

foka jelentősen biztonságosabbá vált, kevés géptörés, gyors és hatékony oktatás folyt. Egyértelmű lett azonban, hogy a növendéknek az első egyedül repülések alkalmával úrrá kellett lenni azon a félelmen, hogy nincs mellette, aki segítsen, magára van utalva. Ezt még meglepette az is, hogy egy más jellegű, tulajdonságú, általa még nem ismert géppel kellett végrehajtania. *Básti József* oktatónak<sup>29</sup> egy korabeli felismerése, melyről így írt, szintén ezt bizonyítja:

Nincs kép	<b>Lajstromjel:</b> <a href="#">HA-5123</a> Farakjel: Hol található most? Gyártó: <a href="#">Rubik</a> Típus: <a href="#">Rubik R-15 Koma</a> Altípus: <a href="#">Rubik R-15b Koma</a> Gyári szám: <a href="#">E-859</a> Típusrajz: Nincs Fajta: <a href="#">Vitorlázógép</a> Hazai/Külföldi: <a href="#">Hazai</a> Üzemeltetés jellege: <a href="#">Polgári</a> Üzemeltetés kezdete: <a href="#">1951</a> Üzemeltetés vége: <a href="#">1962</a> Megszűnés oka: Felvéve/módosítva: <a href="#">2009. 09. 18.</a> Előző jelzések: Következő jelzések: Megjegyzés:
-----------	--

### Koma HA-5123 adatlap<sup>30</sup>

*„A probléma akkor adódott, amikor egyedül kellett elengedni a növendéket, aki a Koma után a teljesen nyitott Vöcsökkal ment. Amivel tanult, abban a gépben sebesség, magasság, és variométer – emelkedés, süllyedés mérő is volt – így mindig tudta a növendék, hogy milyen repülési helyzetben van. A Vöcsöknél teljesen másként látta a horizontot, a kormányerők is mások voltak és a helyes sebességet is csak meg tudta saccolni. Különösen a leszállásnál voltak problémák – sok géptörés adódott ebből. Sajnos akkor az volt a kiképzési tematika.*

*Megbeszéltem a parancsnokkal, hogy az első egyedüli repülésre a Komával engedem el a növendéket. „Jó, de a saját felelősségedre!” Én voltam a kiképzésvezető és igen sokat repültem és ellenőriztem a növendékeket, így teljesen tisztában voltam a képességeikkel, repülőtudásukkal. A három legjobb növendéket el is engedtem, csak megfelelő súlyt raktunk a gép másik*

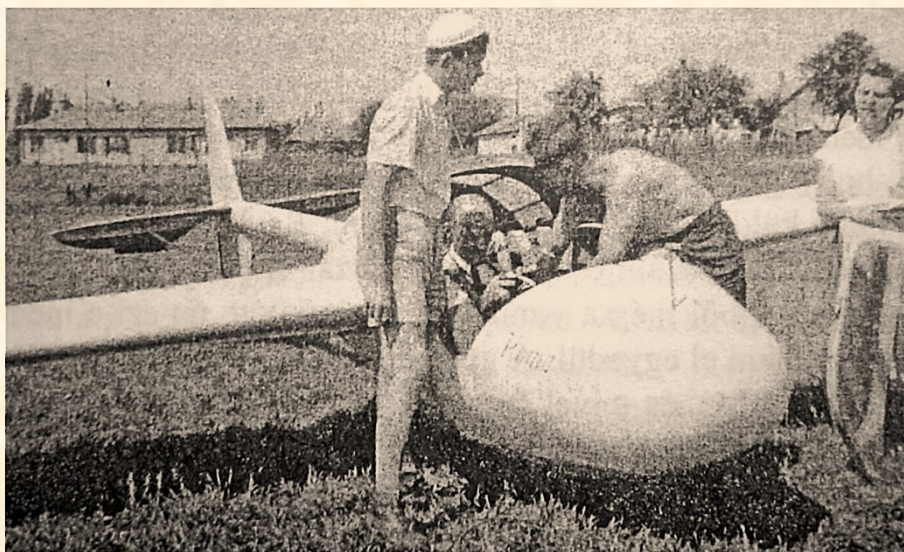
<sup>28</sup> Kunár György hagyatéka

<sup>29</sup> Ezzel valószínűleg mindenütt szembesültek.

<sup>30</sup> [www.avia-info](http://www.avia-info)

ülésére, hogy a súlypont megfelelő legyen. Mindhárman kiválóan repülték végig a feladatot, utána másodszor is teljesítették az iskolakört, hiba nélkül.

Jelentettük ezt a Szövetség Vitorlázó Osztályának és másnap lerepültek, de nem jó szándékkal. Hogyan is lehet az ő elképzelésüket megváltoztatni, beavatkozni a kiképzési tervbe! De amikor előttük is bizonyították a növendékek, el kellett fogadniuk a mi elképzelésünket. Rövid időn belül körlevélben értesítettek minden repülőteret, hogy az első egyedül repülést a Komával kell végrehajtani. A későbbiekben a tematikát átdolgozták erre a módszerre és a mai napig is azzal a géppel megy el a növendék az első egyedüli repülésre.”<sup>31</sup>



Repülés déli szélben, a vasúti telep házai előtt<sup>32</sup>

A képen Zsarnai Dezső fotós indul a Komával légi fényképezésre, Jesze László oktatóval. A gép mellett Papp Tibor<sup>33</sup> és Szántó Erzsébet. Szántó Erzsébeten kívül a lányok közül még később Érsek Ibolya, Kiss Vera, Szabadkai Éva, Balázs Klára tartott ki sokáig a bánrévei repülés mellett.

„ DISZ fiatalok a repülésért

Dél van. A rekkenő hőségben 35 fokra szökött a hőmérő higánya. A vibráló levegőben apró porszemek szállnak. A gyár kéményeiből gomolygó füstfelleg egyenes oszlopként emelkedik a magasba, mindegyre ritkábbá válik, s végül eloszlik az ég kék tengerében.

Az erős napfényben hunyorgó tekintetünk azonban valósággal hozzátapadt ahhoz a két géphez, mely a gyár feletti légtérben kering. Közel két órája köröz a két gép a gyár felett. Kipirult arcú gyereksereg gyűlt össze az alapszerv előtt, akik hírül hozták a gépek észrevételét, s most

<sup>31</sup> Básti József emlékei

<sup>32</sup> Básti József: Ózd – Bánréve Az ózdi repülés története 1932-1965 <http://www.tar.hu/banreve/> A háttérben látható vasúti lakásban éltem gyermek és teenager éveimet, 1954-től 1964 nyarának közepéig. Képjavitó eljárásokkal a gép lajstromjeléből a HA-..36 számot lehetett felismerni. Az avia-info alapján ez a HA-5136 lajstromú gép lehet, E-872 gyártási szám, 1951-1961 közötti üzemelés.

<sup>33</sup> Egyes helyeken találkoztam a Papp Tivadar névvel.

hangosan zajongva magyaráznak egymásnak a repülésről. Egy-egy kis pajtás szemében büszke öröm villan, ha közelebbi adattal szolgálhat a repülésről a bámész seregnek. – Ez egy Koma-típusú gép, kétszemélyes – mondja Eke pajtás a többieknek – a másik pedig Június 18. Igen, ő már ismeri az egyes géptípusokat, hiszen az ózdi Cskálov-modellezőkör tagja. Ha megnő, repülő lesz ő is.

Ezalatt a két gép a kohóüzem fölé került és hosszasan keringenek felette. Jól lehet fentről látni az új „Alkotmány” kohót, mely már teljes üzemmel dolgozik, hogy minél több vasat tudjunk biztosítani szocialista építkezéseink számára. Ennek a kohónak az átépítése szocialista hőseink diadala volt. Míg a kizsákmányoló tőkésrendszer ideje alatt egy kohó átépítése hónapokig tartott, ma az ózdi dolgozók hét és fél nap alatt építették újjá, hogy megmutassa a ránk acsarkodó amerikai imperialistáknak törhetetlen békevágyunkat.

Az „Alkotmány” kohó építésében a DISZ-fiatalok mindenütt az élen jártak. Fűkkő Lajos és Pál István elvtársak is részesei voltak az új kohó átépítésének és munkájukat 178 %-ban teljesítették.

Most itt ülnek alapszervünk taggyűlésén és izgatottan várják, hogy rájuk kerüljön a sor a tagfelvételnél. Jó munkájuk jutalmaként javasolta őket a nagyüzemi DISZ-bizottság a repülő alapszervbe. Arcukra kiül a meglepedettség. Igen, ezért érdemes volt dolgozni. Annyi jutalom mellett, ők, mint DISZ- fiatalok még ezt a kitüntetést is elérték, hogy repülőnek is javasolva lettek. Szemükben azonban egy pillanatra megcsillan a kérdés: vajjon elfogad-e bennünket a taggyűlés? Hogy elfogadja-e? Alapszervünk növendékei büszkén tekintenek rájuk. Igen, ilyen elvtársak kellene sorainkba, kik mindenütt megállják helyüket és kalapáccsal, és ha kell, fegyverrel a kézben.

– Szegény munkásszülők gyermeke vagyok, már tízéves koromban dolgoznom kellett az uraság földjén, mert édesapám az uraság könyöradományából, négytagú családját nem tudta eltartani – mondja önéletrajzának ismertetése során Fűkkő elvtárs. – S bizonyára belőlem is robotmunkás lett volna, mint ahogy édesapám az volt, ha a Szovjetunió meg nem hozza számunkra a szabadságot, így ipari tanuló lettem és szakmát tanultam. Most igyekszem a munkámmal bebizonyítani, hogy érdemes voltam pártunk és dolgozó népünk bizalmára, mikor lehetővé tette számomra a tanulást, úgy érzem, hogy az „Alkotmány” kohó átépítésénél végzett munkámmal sikerült is ezt némileg bebizonyítani. Pártunk minden lehetőséget megad ifjúságunknak a tanuláshoz. Én sem akarok félúton megállni. Szeretnék bejutni az MRSZ tagjai sorába és a repülés technikáját elsajátítani, a hős Sztálini Sóllyok példája nyomán. Remélem, hogy ez a tervem sikerül és nemsokára én is a magasból örködhetem dolgozó népünk békés, alkotó munkája felett – fejezte be önéletrajzát Fűkkő elvtárs.

A taggyűlés lelkes hangulatban fogadta el a két új elvtárs tagfelvételét és egy pillanatra összevillant a tekintetük. Ilyen elvtársakkal fogjuk tudni megjavítani alapszervünk munkáját és bizony igyekezni fogunk mi is hozzájuk hasonlóvá válni.

Török József „kiváló növendék” ózdi alapszervezet”<sup>34</sup>

<sup>34</sup> Repülés, 1952 (5. évfolyam, 1-24. szám) 1952-09-10 / 17. szám

„Szárnyrakelt ifjúság

*Az ifjúságot mindig érdekelte, vonzotta a levegő ismeretlen világa. A múltban azonban csak a kiváltságosok gyermekeinek jutott osztályrészül a repülés, az egyszerű emberek fiai, leányai még a közelükbe sem juthattak az ezüstösszárnyú gépmadaraknak. Milyen más a helyzet ma már ezen a téren is! A jólvégzett napi munka után, vasárnapokon megszokott kép, hogy a fiatalok ezrei az ország különböző részeiben felkeresik a repülőtereket, iskolákat. Valamennyien örömmel ismerkednek a repülés tudományával, határtalan boldogság tölti el őket, amikor felszállhatnak a levegőbe, kitárul előttük az eddig ismeretlen világ. A repülés, ez a gyönyörű sportág ma már valóban a széles tömegeké: a munkás, paraszt tanulófiatalok foglalkozhatnak a repülés technikájával, a gépekkel, szabadon szárnyrakelhetnek – mind meszszebbre, mind magasabbra. Az „üzemnapok” egyre népszerűbbé válnak a lelkes ifjú repülők előtt, akik merészen, kitartóan, a nehézségektől vissza nem riadva, sajátítják el a bátrak sportját és növelik a képzett, ügyes repülők seregét...*

*Szerkesztőségünkbe úgyszólván nap, mint nap érkeznek ilyen levelek. „Tudjátok, én már nagyon régen szerettem volna repülni, de akkor a grófok, bárók, földbirtokosok bitorolták a hatalmat – írja Juhász Lajos. – Most az én vágyam is teljesült és soha olyan örömet nem éreztem, mint amikor először szálltam a gépbe.” Hasonló hangon szól Orth László gépipari tanuló első ejtőernyős ugrásáról; „Felejthetetlen emlékem marad az első ugrásom és már akkor elhatároztam, hogy tudásomat továbbfokozom, a sztálini sólymok példáját követve bátor harcra akarok lenni hazánknak.” S sok esetben ez a jelszó is vezeti az ifjú vitorlázórepülőket: „Ma gyakorlógépen, holnap –néphadseregünk légierejében.” Ez a szent elhatározás fűti a legjobb fiatalokat, akik kötelességüknek érzik, hogy néphadseregünk tagjaként erősítsék a hatalmas békeábort, légierőnk soraiban védjék meg boldog, szabad életünket. Kruczkió Gábor. Takács Marcell, Teleki Margit azért is írnak szerkesztőségünknek, hogy újabb és újabb híveket lelkesítsenek a repülésre, serkentsék azokat is, akik még távol állnak ettől a gyönyörű sporttól...*

*A repülés megkedveltetéséhez ezer és egy eszköz áll rendelkezésre. Szervezzünk kiállításokat, bemutatókat, ahol az ifjúság megismerheti a repülés szépségeit, örömeit. Nemrégiben igen hatásos volt Ózdon az az ötlet, hogy a legforgalmasabb ponton elhelyeztek egy vitorlázógépet. A Kismotor- és Gépgyárból kirándulásra vitték a fiatalokat a vitorlázórepülők közé, másutt vetítették el előadásokon mutattak be izgalmas, érdekes repüléseket, repülőtörténeteket, a szovjet repülők nagyszerű fegyvertényeit. Nem helytelen az sem, ha a jól dolgozó ifjún munkásokat, parasztfiatalokat, diákokat az MRSZ és a DISZ szórakoztató repüléssel jutalmazza.*

*Most a néphadsereg napjának ünnepe előtt fiataljaink különösen nagy érdeklődéssel, szeretettel fordulnak a bátor repülők felé. Ünnepejük a közelgő néphadsereg-napját azzal is, hogy még több ifjúval szeretettjük meg a repülést, még több olyan ifjút nevelünk, akik örömmel vesznek részt a levegő meghódításában, s ha kell, ott lesznek majd békénk, szabad hazánk bátor védelmezőinek első soraiban is.*

*Magyar fiúk és lányok, legyetek repülők!”<sup>35</sup>*

<sup>35</sup> Szabad Ifjúság, 1952. július-szeptember (3. évfolyam, 152-229. szám) 1952-09-17 / 218. szám

## A bánrévei repülőtér, 1953.

**„Időgép 1953.”**

- ✓ január 3. – Rákosi Mátyás Lóránt utcai villájában letartóztatják – a Minisztertanácsnak alárendelt Államvédelmi Hatóság (ÁVH) vezetőjét – Péter Gábort és feleségét.
- ✓ március 5. – A szovjet generalisszimusz, Sztálin halála.
- ✓ május 29. – Sir Edmund Hillary és Tenzing Norgaj elsőként mászta meg a Mount Everestet (tszf. 8848 m).
- ✓ június 2. – Londonban megtartják II. Erzsébet brit királynő hivatalos koronázási ünnepségét.
- ✓ június 8. – Államellenes tevékenység és hazaárulás vádjával perbe fogott Sándor István szalézi szerzetest kötél általi halálra ítélik és kivélik. (A harminckilenc éves szerzetest Ferenc pápa hozzájárulásával 2013-ban avatják boldoggá.)
- ✓ június 13–16. – Moszkvában – Sztálin halála után – Rákosit a szovjet vezetők addigi politikájáért keményen megbírálják, megszüntetik egyeduralmát, a miniszterelnöki tisztséget át kell adnia Nagy Imrének.
- ✓ június 17. – Kelet-Berlinben kitör a felkelés a munkanormák és a kommunisták ellen.
- ✓ június 27–28. – Az MDP Központi Vezetőségének ülése. (Rákosi Mátyás önkritikát gyakorol, bevallja, hogy felelősség terheli a klikkszerű vezetés és a törvénytelen ségek kialakulásában. Beválasztják a Politikai Bizottságba. Megszüntetik a főtitkári tisztséget, ezután Rákosi első titkárként vezeti a pártot.)
- ✓ július 2. – Az MDP KV június végi ülése után új kormány áll fel, élén Nagy Imrével, aki a parlament elé terjeszti reformer programjavaslatát.
- ✓ július 27. – Panminzsonban aláírják a koreai fegyverszüneti egyezményt az észak-koreai-kínai szövetség és az ENSZ-erők között. Ma is ez van érvényben!
- ✓ augusztus 12. – A Szovjetunió felrobbantja az első hidrogénbombáját Szibériában.
- ✓ szeptember 26. – A lengyel állam és a katolikus egyház között kiéleződnek az ellentétek, miután Stefan Wyszyński varsói érseket, Lengyelország primását letartóztatják és bebörtönzik. (A katolikus egyház nem sokkal később támogatásáról biztosítja a kommunista vezetést.)
- ✓ október 31. – Rákosi a párt kibővített KV-ülésén előterjesztésében sürgeti a „baloldali szekta-szellem elleni” fellépést.
- ✓ november 25. – A londoni Wembley Stadionban a magyarok 6:3-ra legyőzik a 90 éve veretlen Angliát.
- ✓ december 24. – Péter Gábor államvédelmi altábornagyot, az ÁVH korábbi vezetőjét a Budapesti Hadbíróóság, mint elsőfokú bíróság zárt tárgyaláson – első rendű vádlottként – bűnösnek mondja ki és életfogytiglani börtönre ítéli.
- ✓ karácsony körül – Rákosi Moszkvában kölcsönért „kilincsel” a magyar gazdaság fizetőképességének megőrzése érdekében.

**1953 a tudományban**

- ✓ Francis Harry Compton Crick, James D. Watson és Maurice Hugh Frederick Wilkins az addigi összes DNS-ről létező információt összegyűjtve megszerkesztik fémlapocskákból a DNS kinézetét. 1962-ben, amikor elektronmikroszkóppal megtekintették, és bebizonyosodott, hogy

*valóban úgy néz ki, ahogy azt ők megszerkesztették orvostudományi Nobel-díjjal lettek jutalmazva.*

#### 1953 az irodalomban

- ✓ *Illyés Gyula: Fáklyaláng, dráma*
- ✓ *Németh László: Galilei, dráma*
- ✓ *Isaac Asimov: Második Alapítvány (regény)*
- ✓ *Ray Bradbury: Fahrenheit 451 (regény)*
- ✓ *Megjelenik Buenos Airesben Horthy Miklós Emlékirataim című visszaemlékezése.*
- ✓ *J. D. Salinger: Kilenc történet (elbeszéléskötet)*
- ✓ *Boris Vian: Szívtépő / Hullasztó (regény)*

#### 1953 a zenében

- ✓ *Ránki György: Pomádé király új ruhája című operájának bemutatójára június 6-án került sor a Magyar Állami Operaházban.*

#### 1953 a sportban

- ✓ *A Formula–1-es világbajnokságon Alberto Ascari megszerzi második elsőségét.*
- ✓ *Asztalitenisz-világbajnokság Bukarestben. Farkas Gizella és a magyar férfi csapat aranyérmet szerez.*
- ✓ *Birkózó-világbajnokság Nápolyban.*
- ✓ *Öttusa-világbajnokság Rocas Santo Domingóban. Benedek Gábor megszerzi a sportág első magyar világbajnoki címét.*
- ✓ *Vívó-világbajnokság Brüsszelben. A magyar csapat három aranyérmet nyer.*
- ✓ *Férfi kosárlabda-Európa-bajnokság Moszkvában.*
- ✓ *Téli főiskolai világbajnokság Bécsben. A Szöllősi Éva–Vida Gábor műkorcsolyázó páros aranyérmet nyer.*
- ✓ *A Vörös Lobogó (MTK) nyeri az NBI-et. Ez a klub 17. bajnoki címe.*

*„Múltból, jelenből és jövőből van összegyúrva az emberiség...  
Minden, ami a múltat idézi, otthonosabbá teszi a jelent is.”<sup>36</sup>*

Az 1953. év központi repülési feladatai és az irányelvek.

37

*„ Repülők, ejtőernyősök, modellezők!*

*További szívós harcot a párthatározatok végrehajtásáért!*

*Az 1952-es év zárszámadását befejeztük. A mérleg mutatója a több és jobb munka oldalára billent. Szövetségünk minden dolgozója, ha számot vet saját munkájával, érezheti, hogy a Párt és szövetségünk vezetősége az elmúlt évben olyan feladatokat szabott elé, ami repülésiünk fejlesztését eredményezte. Jó és biztonságot adó érzés, hogy Pártunk segítsége volt az az erő, ami képessé tette funkcionáriusainkat a feladatok megoldására. Azok, akik az elmúlt év tervének végrehajtásához derülátón, bizakodva és lankadatlan szorgalommal kezdtek hozzá, nem csalódtak. A munkában, a mindennapi feladatokért való küzdelemben szereztek új erőt abból, hogy a Párt mutatta úton sikereket érnek el, s az évközbeni fáradkozás a célhoz közelebb vezetett. Azok, akik pedig kételkedve – bár jóakaratián – láttak a feladatok megoldásához, a végrehajtás közben nap mind nap bizonyosodtak meg arról, hogy legbiztosabb út, a helytállásban a munkában való sikerekhez a Párt mutatta út. Ennek jegyében erősödött és izmosodott az elmúlt évben szövetségünk dolgozóinak egysége is a feladatok végrehajtása közben.*

*Az évközbeni munka sok tapasztalattal gazdagította a repülés területén dolgozó embereket. Az 1952-es év azt jelentette – és ez a jellemző – hogy a Szovjetunió repülési tapasztalatai kezdtek meghonosodni kiképzésünkben és év végére olyan gyökereket eresztettek repülő ifjúságunk tudatában – szívében, hogy ezzel biztos alapot teremtettünk a további fejlődéséhez. Ifjúságunk tudatában él, hogy csak a szovjet módszerek biztosítják a repülő tudás gyors, eredményes és veszély nélküli elsajátítását. Ezen túlmenően, a szovjet repülő kiképzés módszerének átvétele és alkalmazása, egyszersmind a gépek építése, a tervező munka alakulása – a modellezéstől a nagy gépek szerkesztéséig – azt jelenti, hogy a magyar aviatika, az átkos emlékű horthy-fasizmus bilincseitől megszabadítva, a Szovjetunió felszabadítása következtében született meg valójában...*

*Ez évben jelentős lépéssel kell előrehaladnunk s a munkát úgy kell szerveznünk, hogy közelebb kerüljünk az üzemek ifjú munkásaihoz és az egyetemek, középiskolák tanulóihoz. A meglévő szervezeteinket ki kell szélesíteni, meg kell erősíteni. Repülő oktatóinknak ki kell menni az üzemek területére és ott a helyszínen szorosán a termelőmunka mellett kell megtanítaniok repülni a fiatalokat. Tehát a kiképzést az alapszervekből kivisszük az üzemek területére. Meg kell szervezni az üzemi motoros, vitorlázó és ejtőernyős ugró köröket. Így váljanak az üzemi fiatalok a MRSZ tagjaivá. Csak így tudjuk megteremteni a megfelelő alapokat arra, hogy az Iskolára kerülő ifjakat közvetlen a repülő szervezetekből tudjuk adni, nem úgy, mint ezt az elmúlt évben több esetben tettük...*

<sup>36</sup> Rónaszegi Miklós

*Alapszervi vezetőink az üzemi kiképzés megszervezésében támaszkodjanak a jobb előmenetelű vizsgás elvtársakra. Ők a támaszai az üzemben folyó kiképzési munkának. A szervezeti életben jártas, kellő elméleti és gyakorlati ismeretekkel rendelkező vizsgásokat, bízzák meg ekipázs vezetéssel. Az „A”, „B” és „C” vizsgások a saját üzemükben legyenek ekipázsvezetők. Ezen túlmenően a repülés propagandistái is, akik maguk köré gyűjtik az üzemekben a repülnivágyó fiatalokat.*

*A Repülést Tanulmányozó Köröknek e munkában hatalmas feladat jut. A kör titkárai az alapfokú ismeretek terjesztésével készítsék elő a fiatalokat arra, hogy tagjai lehessenek a MRSZ szervezetének. A jól vizsgázó kortagokat lássák el MRSZ tagsági könyvvel és küldjék be az üzemi motoros, vitorlás és ejtőernyős csoportokba...*

*A szervezés ilyen módszerével szervezeteink sikeresen vehetik fel a harcot a klubok létszámának lemorzsolódása ellen. Az érdeklődőknek biztosíthatják a fokozatos átmenetet az alapismeretek tanulmányozásától az Iskoláig, és mint az eddigi sok példa mutatja. – egészen minden fiatal álmáig – honvédségünk légieréjéig...*

*Nem pótolhatják még a helyes szervezési formák sem azt a politikai munkát, amely a meglévő helyes Intézkedéseket tartalommal – szívvel, lélekkel megtölti. Amely a szervezet életét, erejét – egyszerűen savát-borsát adja. Alapszervi parancsnokaink ne feledjék, hogy az üzemek párt és DISZ-szervezet segítségével nélkül még kezdeti eredményeket sem érhetnek el. Éppen ezért néphadseregünk légieréje védnökével, a DISZ-szervezetekkel alaposan tárgyalják meg az üzemi kiképzés kérdéseit és létrehozásukat gondosan előkészített terv szerint valósítsák meg. A DISZ-szervezetekkel karöltve, minden üzemben folytassanak egyéni agitációt. Ezenkívül a repülő propaganda eszközeivel hívják fel a fiatalok figyelmét a repülés szépségeire, fontosságára. Az RTK-k szervezzék meg az üzemek fiataljai számára a repülőterek látogatását. A termelésben és tanulásban kitűnőket repültessék.*

*Szervezeteink oktatói, társadalmi aktívái minden erejükkel azon legyenek, hogy ma már a modern technikával ismeretes ifjúságot magas színvonalon tanítsák. Az ismeretterjesztő előadásoktól kezdve a magasabb elméleti előadásokig, ezt mindvégig vegyék figyelembe. Ifjúságunk joggal várja, hogy a repülést is, mint ahogy más tudományokat, magas színvonalon ismerje meg. A szakelméleti előadások adják a repülő fiatalok továbbfejlődésének alapját. Ezért az oktatók az előadásokra jól készüljenek fel és azt a nép egyszerű nyelvén adják elő.*

*Ez évben az új rekordok felé a tavalyihoz mérten céltudatosabban kell törni. Az elmúlt év lehetőségeit korántsem használták ki fejlettebb repülőink. Egyes kitűnő eredményünk mellett a feljövő fiataloknak e téren jobban kellett volna küzdeniök. Már most a repülőévad előkészítő szakában készüljenek fel teljesítményrepülőink – alapos elméleti munkával – a nyári magasfokú jelvények megszerzésére.*

*Új feladatot ad szervezeteinknek ez évben az alapfokú ejtőernyős körök munkája. Ezekben a körökben készülnek fel majd az üzem fiataljai az első ugrásokra. Az ejtőernyős ugrások növelik a repülés biztonságát, ezért a repülés szerves része. Alapszerveinknek gondoskodniuk kell a kör vezetéséhez a megfelelő káderekről. Ebben segítségükre lehetnek területük tartalékos tisztjei, akiből körvezetői iskolára javasoljanak. Az ejtőernyős körök munkájába zömmel a*

20–21 éves ifjakat vonják be. Ejtőernyős kiképzésbe már tizenötéves kortól lehet bevonni a fiúkat, lányokat.

Ez évben a modellezésnek is megnőnek feladatai. A Párt határozata értelmében fokozottabb mértékben kell átadni területéről a fiatalokat a repülőkluboknak. A körök munkáját minőségben kell megjavítaniok. Fokozatosan a mechanikai modellek építésére kell a körökben venni az irányt. A motoros és hőlégsugaras U-controll vezetésére minél több fiatalot kell megtanítani, hogy gépvezetési készségük fejlődjön. A körvezetők képzésében való lemaradást is fel kell számolni ez évben.

A feladatokat összegezve, szólnunk kell arról, hogy a repülés parancsnokai, kezdve az alsó vezetőktől a legfelsőbbig, ne feledkezzenek meg egy pillanatra sem arról, hogy a Párt a legnemesebbet, a legdrágább kincset, az embert bízta rájuk. Nevelésük következtében az emberek olyan minőségi változáson menjenek keresztül, melyet a haza, a dolgozó nép szeretete és hű szolgálata jellemez...

„A Magyar Repülő Szövetség olyan kisugárzó pont legyen, amely hatása alatt a magyar fiatalok szenvedéllyel tekintik a repülés ügyét magukénak és a legjobban Igyekezzenek kiérdemelni, mint a legnagyobb megtiszteltetést, hogy soraitok közé bekerüljenek.”<sup>37</sup>

Egy ózdi repülő növendék beszámolója következik.

„ Elhatároztam, hogy repülő leszek

Amikor felkerültem Ózdra ipari tanulónak, egy alkalommal röpgyűlésen vettem részt, ahol egy elvtárs a repülésről beszélt. Engem a beszéd nagyon megragadott és eszembe jutott a múlt. A múltban még gondolni sem mertem a repülésre, mert akkor csak a kiváltságosok gyermekei foglalkoztak a repüléssel. De ma már más a helyzet. Megnyílt a dolgozó ifjúság számára a repülés útja, így hát én is elhatároztam, hogy repülő leszek. Míg ezen gondolkodtam, az elvtárs befejezte beszédét és megkérdezte, hogy ki akar repülő lenni. Ahogy ezt kijelentette, abban a pillanatban felugrottam és jelentkeztem. Így azután bekapcsolódtam az alapszervezet életébe, igyekeztem úgy az elméleti, mint a gyakorlati foglalkozáson a hallott ismereteket a legjobban elsajátítani s minden egyes foglalkozáson pontosan megjelentem. Kifejezhetetlen öröm fogott el, amikor először láttam fentről békében épülő hazánkat. Ez még jobban megszilárdította bennem azt az akaratot, hogy repülő leszek.

Azt a célt tűztem ki magam elé, ha a gyárban felszabadulok, elmegyek motoros pilótának, hogy még jobban tovább tudjam fejleszteni repülő tudományomat. És így bátor, jól képzett, az ellenséget gyűlölő harciosa lehessen néphadseregünk légierejének.

Ágoston Bálint, ózdi repülő növendék<sup>38</sup>

<sup>37</sup> Repülés, 1953 (6. évfolyam, 1-24. szám) 1953-01-10 / 1. szám

<sup>38</sup> Repülés, 1953 (6. évfolyam, 1-24. szám) 1953-01-10 / 1. szám

Hej, kedves *Ágoston Bálint!* Ez szép, de csak *Borsodi Istvánt, Básti Józsefet, Miklós Lászlót, Buris Jenőt, Cseke Viktort, Czuczor Miklóst...* kellett volna akkor megkérdezni, hogy *cserkészrepülő*s korukban mekkora „urak” és milyen kiváltságos helyzetben voltak... *Munkásgyerekek, diákok, tanoncok, segédek* voltak a gyárban, az iskolákban és mégis repülhettek! Bár ez az '50-es években ilyen formában, így nem volt népszerű dolog és emlegetni sem igazán lehetett...

„ *A Magyar Repülő Szövetség Központi Vezetősége 1953. január 14.-i ülésén foglalkozott a szövetség szervezeti munkájának helyzetével és az alábbi határozatokat hozta a szervezeti munka megjavítására...*

*Valamennyi területen meg kell teremteni és szilárdítani az egyszemélyi vezetést. El kell érni, hogy szervezeteink szigorúan a szervezeti szabályzat szerint végezzék munkájukat. Valamennyi szervezetünk és iskolánk vezetőjének el kell sajátítani a vezetés művészetét. Minden repülő ifjában tudatosítani kell, hogy csakis a jól szervezett munka vezet el a feladatok sikeres végrehajtásához...*

*Meg kell erősíteni az alapszervi vezetőségek munkáját. Ezért 1953. január 30-tól a február 28-ig terjedő időben szervezeteink vezetőségeiket egészítsék ki. Az alapszerveik készítsenek ütemtervet, hogy aszerint területükről vonják be az üzemek legjobban kitűnt ifjait és a terület legjobb tanulóit a repülőképzésbe...*

*Meg kell erősíteni a Repülést Tanulmányozó Köröket, segíteni kell a körök vezetőit a tervszerű munka elsajátításában. El kell érni, hogy az új körök százai alakuljanak meg az egész országban. A Repülést Tanulmányozó Körök legyenek hírhordozói a repülésnek...*

*Meg kell erősíteni az új, fiatal ejtőernyőskörök munkáját. A körökben gondoskodni kell a szervezett oktatásról. Az alapszervezetek vezetői fokozottan gondoskodjanak arról, hogy területükről a sorköteles ifjúságot vonják be az ejtőernyős ugrásokba...*

*Meg kell erősíteni a megyei modellező központok vezetésének munkáját. Ezért a körök taggyűléseit rendszeresen meg kell tartani. A megyevezetők biztosítsák a társadalmi aktívák bevonását a modellezésbe. El kell érni, hogy a repülőalapszervezetek tagságuk zömét, az utánpótlást, a modellezőkörökből kapják. Ez évben 500 új modellezőkört kell megalakítani, zömmel az üzemek területén...*

*Szövetségünk valamennyi területén gondoskodni kell a kiképzési munka megjavításáról. Az eddigi rendszertől eltérően az alapszerv helyiségében történő foglalkozások helyett fokozatosan át kell térni az üzemekben, az iskolákban, a tanulóotthonokban és a kollégiumokban történő alapfokú oktatásra...*

*ez évben az előirányzott alapszervezetek a területükön lévő üzemekben szervezzék meg az alapfokú motoros kiképzést. 1953. január 31-ig állítsák be az akipázsok (sic) vezetőit és szervezzék meg az akipázs tagjait. 1953. március 15-étől meg kell kezdeni a gyakorlati repülőképzést. Folyamatosan biztosítsák a hétfégi és a nyári délutáni repüléseket...*

*a motoros alapfokú kiképzéshez hasonlóan biztosítani kell a vitorlázó és a szerelő foglalkozások megkezdését...*

*Minőségileg kell megjavítani úgy az elméleti, mint a gyakorlati foglalkozások munkáját. Ez úton kell elérni, hogy a repülőiffúság szakadatlanul növelje elméleti és műszaki ismereteit. El kell érni, hogy a fiataloknak saját könyvtáruk legyen repülő témájú irodalomból...*

*Az üzemekből kiképzésre jelentkező DISZ-fiatalokat be kell, vonni a 100 és 300 órás foglalkozások munkájába. A kiképzésüknél fokozottan szem előtt kell tartani az RGV és a módszertanban előírt utasításokat...*

*Meg kell javítani a hétvégi üzemnapok munkáját. Az e téren mutatkozó szervezetlenséget és felületességet fel kell számolni. Gondosan ügyelni kell a földi előkészítések megtartására, valamint a repülés előtti és utáni megbeszélések végrehajtására...*

*Az ejtőernyőskörök tagjai számára biztosítani kell a rendszeres ugrást. A földi előkészítések során, a repülőtereken is rendszeressé kell tenni az ejtőernyős tornát. Szakadatlanul növelni kell az ejtőernyős növendékek elméleti felkészültségét. Az alapszervek és a körvezetők gondoskodjanak a folyamatos orvosi vizsgákra való küldésről. Ez évben az ejtőernyőugrás széles, hazafias mozgalommá kell, hogy fejlődjön...*

*A modellezőkörökben terv szerint kell megtartani az alapfokú és a haladó elméleti-gyakorlati foglalkozásokat. A vitorlázó modellek építése után ifjúságunk ismerkedjen meg és térjen rá a mechanikus és hőlégsugaras modell építésére. A repítéseket a körvezetők a helyi adottságokhoz képest repülőtereken végezzék. A körvezetők segítsék elő a modellezőket abban, hogy a megfelelő korhatárt elérve átkerüljenek repülő kiképzésre...*

*Szövetségünk minden területén tudatosítani kell a szocialista vagyon megóvásának szükségességét. Meg kell szüntetni az eddigi helytelen pénz- és anyaggazdálkodást. A kiképzési anyagot és az egyéb javakat a takarékoság fokozott figyelembevételével kell kezelni és felhasználni...*

*A terepműszaki tárgyak tervszerű felhasználása mellett gondoskodni kell azok karbantartásáról. Tovább kell fejleszteni a szocialista tulajdonba vétel mozgalmát. A felszerelési tárgyaikat ki kell adni szocialista megőrzésre a munkában kitűnt és arra érdemes elvtársaknak...<sup>39</sup>*

Az ózdi repülőklubbal kapcsolatos megállapítások a következőkben.

„A Magyar Repülő Szövetség Központi Vezetősége határozatából:

„Az aktívahálózat széleskörű kiépítésével rendszeressé kell tenni a tagság szervezett foglalkoztatását. Az agitációt úgy kell fokozni, hogy az hathatósan elősegítse a nevelés és a kiképzés munkáját.”

ÓZD

*Az alapszerv mintegy másfél hónap óta szép fejlődést mutat. A szervezetben, az újesztendőben háromszor annyi növendék van, mint tavaly decemberben. Ez természetesen nem véletlen jelenség. Az ózdiak széles aktívaüléssel tárgyalták meg az MRSZ KV 1953. jan. 14-i határozatát és tettek intézkedéseket a szervezeti élet megerősítésére. Ennek következtében lett*

<sup>39</sup> Repülés, 1953 (6. évfolyam, 1-24. szám) 1953-01-25 / 2. szám

*jobb az aktivisták szervező munkája. Borsodi elvtárs alapszervi titkár bátran támaszkodik rájuk és ellátja őket feladattal. A kiadott feladatok pontos ellenőrzése hozta magával, hogy a váltott műszakban dolgozó fiatalok délelőtt és délután is elmennek a klubba az elméleti órákra.*

*A vezetőség helyesen hajtja végre a VK határozatát, amikor az aktivisták számát – akik résztvesznek a tagszervezésből – egynegyedével növeli. Ennek tudható be, hogy a legközelebbi taggyűlésen 20 ifjúmunkást vesznek fel a repülők sorába.*

*Ezek az eredmények megmutatják, hogy a politikai munka javult az alapszervezetben. Rendszeresen megtartják a Sztálin-kör és a politikai kör foglalkozásait. Az előadók jól felkészülnek. Nagy segítséget nyújt munkájukhoz a megyei pártbizottság. Az előadásokon megjelenik a pártbizottság egy-egy tagja és azt ellenőrzi, a hibákat segít kijavítani. Hiba azonban, hogy a politikai előadásokhoz kevesen szólnak hozzá, bár ezen a legutóbbi előadás alkalmával már javítottak. A hozzászólások számát és színvonalát úgy javíthatják meg, ha a politikai nevelő elvtárs a felkészülésben egyénileg ad segítséget a növendékeknek és átsegíti őket az egyes kérdéseknél adódó nehézségeiken.*

*Komoly hiányossága a politikai nevelő elvtársnak, hogy nem foglalkozik rendszeresen minden növendékkel. Így őket kellően meg sem ismerheti. Ez a hiba akkor fog teljes egészében megmutatkozni, amikor iskolára akar javasolni megfelelő fiatalokat és a kellő klublétszám ellenére sem talál elég megfelelő jelöltet.*

*A vezetőség előtt a szervezési munka mellett az a követelő és sürgős feladat áll, hogy a repülő elméleti oktatásban mutatkozó lemaradásukat behozzák. Le vannak maradva a 300 órás kiképzésben, az aerodinamikával, a motor és szerkezettannal. Helytelen, hogy míg egyrészt lemaradás van, addig másrészt, a mechanikai résszel, 5 órával előbbre járnak. A 300 órás kiképzés anyaga összefüggő és az egyenletes fejlődését kell, hogy szolgálja a növendékeknek. Ezért az előresietés egyes tárgyknál épúgy káros, mint másutt az elmaradás. A klubtitkár elvtárs feladata, hogy az óravázlatokat, azok előadásait, feldolgozását ellenőrizze.*

*Javítani kell a vezetőségnek az általános fegyelmen is. Fegyelem nélkül alapnélküli minden politikai és szervezeti munka. Súlyos hiba, hogy eddig megsértették a belső demokráciát és nem választottak a fegyelmi ügyek élére elvtársat. Ezt a hiányosságot pótolniok kell.*

*Az ózdi repülő fiatalok munkájának fejlődése megmutatja, hogy van erejük további jó munkával arra, hogy az ország első repülő szervezetei közé küzdjék fel magukat.”<sup>40</sup>*



*„ Az. MRSZ ózdi vasas repülő alapszerv vezetősége jól előkészített taggyűlésen ismertette és beszélte meg a fiatalokkal a Központi Vezetőség határozatát. A vezetők és aktívák lelkiismeretes munkájának eredménye, hogy ezen a taggyűlésen az eddigi 28 –*

<sup>40</sup> Repülés, 1953 (6. évfolyam, 1-24. szám) 1953-02-10 / 3. szám

30 tag helyett 64 elvtárs vett részt.

A taggyűlésen az alapszervezet tagsága elhatározta, hogy a Központi Vezetőség határozatainak szellemében fog élni és dolgozni és teljes egészében kihasználja azokat a lehetőségeket, amelyet Pártunk és Szövetségünk biztosít a repülni vágyó dolgozó fiataloknak, hogy ezzel is hozzájáruljanak a Szovjetunió által vezetett békeharc győzelméhez.

Képünkön Borsodi István elvtárs, az alapszerv titkára ismerteti a Központi Vezetőség határozatát, amelyet a fiatalok lelkesen hallgatnak.”<sup>41</sup>

Aztán 1953. február 5-én megjelent a Magyar Repülő Szövetség Sportrepülés Légügyi Hatósága rendelete, a motornélküli repülők szakszolgálati engedélyének tárgyában. Ez a ren-



A Repülést Tanulmányozó Körök titkárai országos értekezletet tartottak Budapesten, ahol a fiatal mozgalom kérdéseit megtárgyalták. Képünkön balról Szeibolt Nándor szálivárosi, Horni Gábor Egyesült Izzóbelli, Király László arlói és Kerek Béla szolnoki körtitkárok a tanácskozáson

delet gyakorlatilag teljes körűen szabályozta a vitorlázórepülés e vonatkozású feltételeit. (Repülők, életkor, orvosi alkalmasság, vontathatóság, segédoktatók, oktatók, utasvitel, szakszolgálati engedélyek, kétkormányos oktató, csörlőkezelő, berepülő.)

**Repülést Tanulmányozó  
Körök értekezlete.  
Király László Arló**

A függelékében a különféle szakszolgálati engedélyekhez tartozó vizsgák gyakorlati és

szóbeli anyagáról is részletesen rendelkeztek.

„ ... Szakszolgálati engedélyek motornélküli repülők részére:

*Feltételek:*

1. Motornélküli repülők részére:

a) Párt- vagy DISZ tagság, illetve Párt- vagy DISZ ajánlás.

b) MRSZ tagsági könyv.

c) Magyar állampolgárság. (Idegen állampolgároknak az MRSZ útján belügyminiszteri engedélyt kell szerezni.)

d) Betöltött 16-ik életév.

<sup>41</sup> A képen látható fiatalok egy része az ipari tanulók, vójár tanulók... egyenruháját viseli. Az egyenruha 1956-ban szűnt meg, de az iskolákra jellemző „diáksapka” még tovább élt. Repülés, 1953 (6. évfolyam, 1-24. szám) 1953-02-25 / 4. szám

e) *Motornélküli repülő „C” vizsga.*

f) *5 olyan felszállás, melyek összesen 1 óra repült időt tesznek ki. 1 felszállás 5 percnél kevesebb nem lehet. A fenti gépsérülés nélkül végrehajtott 5 repülésbe a „C” vizsga beszámítható.*

g) *Szóbeli vizsga (anyagot lásd a függelékben).*

*Vizsgáztatásra jogosult: oktató.*

*Érvényes a kiállítás napjától fél évig.*

*Megújítás: A lejárat előtt legalább 2 héttel írásban kell kérni az erre rendszeresített űrlapon.*

*Mellékelni: az igazolt rep. naplót és orvosi vizsgálatot.*

*Megújítás feltétele:- Az előző 6 hónap folyamán 15 felszállásból egy és félóra repült idő.*

*2. Vontatásban való repülés jogosultsága:*

a) *1 számú bejegyzés.*

b) *7 kifogástalan egyedül repülés vontatásban, különböző időjárásban, 4 vontatás nyugodt, lökésmemtes időben, 3 vontatás a géptípusnak megfelelő 20—25 km/ó szélesség mellett. Vontatási idő felszállásonként legkevesebb 8 perc.*

c) *Egy vizsgarepülés a vizsgáztató által megszabott feladatok szerint. (Emelkedő és merülő, változó irányú fordulók vontatásban.)*

*Vizsgáztatásra jogosult: Vontató pilóta.*

*Érvényesség: a szakszolgálati engedély lejártáig.*

*Megújítás: A kérést megelőző 6 hónap folyamán 2 vontatásos repülés.*

*3. Segédoktató:*

a) *1, 2 számú bejegyzés.*

b) *18. életév.*

c) *15 óra repült idő, 150 felszállás keretében.*

d) *2 különböző típusú motornélküli géppel végzett repülés igazolása. (Kétkormányos gép csak önállóan vezetve számít.)*

e) *6 hónapon keresztül hivatalosan bejelentett oktató gyakornoki működés, 500 indítás igazolásával. (Ezt igazolja az alapszerv vezetője.) Oktató gyakornoki megbízást a Légügyi Hatóság ad ki. Kaphatják „C” vizsgás motor- nélküli repülőket, az alapszerv pk. javaslatára.*

f) *Gyakorlati és szóbeli vizsga. (Lásd függelék.)*

*Vizsgáztatásra jogosult: MRSZ vizsgáztató bizottság.*

*Megújítás: A kérelést megelőző 6 hónap folyamán 10 üzemnapon segédoktatói működés. (Igazolja az alapszerv vezetője.)*

4. Utasvitel:

a) 1, 2 számú bejegyzés.

b) Betöltött 18. életév.

c) 30 óra repült idő 200 felszállással, ebben 25 kétkormányos felszállás a „C” vizsga után. Tűrési határ: 2 óra (oktatóval, vagy holt teherrel.)

d) 1 vizsgarepülés vontatásos starttal, a vizsgáztató által megszabott feladatok szerint.

Vizsgáztatásra jogosult: MRSZ vizsgáztató bizottság által kijelölt kétkormányos oktató.

*Megújítás: Előző 6 hónap folyamán 10 kétüléssel felszállás.*

5. Oktató:

a) 20. életév.

b) Olyan politikai és rep. elméleti tudás, mivel az oktatói vizsgán megfelelhethet. (Lásd függelék.)

c) Érvényes: 1, 2, 3, 4 számú bejegyzés és csörlőkezelő szakszolgálati is.

d) 1 éven belül 30 üzemnapon való segédoktatói működés.

Vizsgáztatásra jogosult: MRSZ vizsgáztató bizottság.

*Megújítás: A kérelést megelőző 6 hónap folyamán, 15 üzemnapon oktatói működés. (Ezt igazolja alapszerv vezetője.)*

6. Kétkormányos oktató:

a) 1, 2, 3, 4, 5 számú és csörlőkezelői bejegyzés.

b) 100 felszállás kétkormányos géppel, utassal vagy oktatóval.

Tűrés: 5 felszállás.

c) 50 óra repült idő, tűrési határ 3 óra.

d) Vizsga a kétkormányos oktatás módszertanából.

*Megújítás: A kérelést megelőző 6 hónap folyamán 30 kétkormányos felszállás. (Ezt igazolja az alapszerv vezetője.)*

7. Csörlőkezelő:

a) „B” vizsga.

b) 500 csörlés csörlőkezelő felügyelete mellett. (Igazolja az alapszerv vezetője.) Csörlőkezelő gyakornoki megbízatást a Légügyi Hatóság ad ki. „A” vizsgás motornélküli repülők részére, az alapszerv pk. javaslatára.

c) Gyakorlati és szóbeli vizsga. (Lásd függelékben.)...<sup>42</sup>

Ugyancsak ezekben a hetekben jelent meg az „Általános utasítás az ejtőernyőugrások végrehajtására” című szabályzat is.

1953. februári a hír, hogy repül az „Ifjúság” gép és márciusban meghalt Sztálin...

„1953. március 5-én meghalt Sztálin, a szovjet nép forrón szeretett vezére, atyja és tanítómestere. A világ dolgozóinak nagy barátja, reménysége, s a békéért küzdő százmilliók vezérlő csillaga.

Halálával mérhetetlen veszteség érte az egész emberiséget. Hatalmas alakja, mint töretlen s messze világító fáklya mutatta az utat a békés építésért és életért küzdő emberiségnek. Neve az egész világon egyet jelentett: Sztálin a béke!...

A hatalmas szovjet nép és az egész világ haladó emberisége mellett a mi népünk is könnyes szemmel áll nagy vezetőnk, barátunk ravatalánál. Az 1945-ös évet, a századokon át elnyomott magyar nép felszabadításának évét nem felejtjük el soha. Még ember annyit nem tett értünk, mint Sztálin elvtárs. Amióta napfényen élünk s ragyogó jövőnk távlatja egyre messzebbre mutat, Sztálin elvtárs segítő keze egyengette útunkat. A gyárak, üzemek százainak építése, a derűs, békés otthonok megteremtése az ő nevéhez fűződik. Nevétől elválaszthatatlan ifjúságunk gondtalan, vidám élete. Dicső sólymai példáján tanul meg repülni a mi fiatalságunk is. Segítségére lehetővé tette, hogy szövetségünk küldöttsége tanulmányozza a világ legfejlettebb repülő tudományát és repülő szervezeteit. Ebből tanulva harcolunk most magasabb – a szovjet fiatalok nyomában járó – repülő tudásunkért...



Mi azon (eszünk, hogy felszabadult hazánk saját építő munkájával hirdetője legyen a sztálini kor szak dicsőségének. Azon leszünk, hogy drága hazánk véderejét szüntelenül erősítsük. Olyan kádereket nevelünk néphadseregünk számára, mint a DOSZÁAF szervezetei a Szovjet Légiflottának. Minden erőnket megfeszítjük, hogy az építő munka mellett megtanítsuk hazánk fiataljait repülni, akik előtt zászlóként lobog Sztálin elvtárs szava: „Repüljetek magasabban, messzebbre, gyorsabban, mint mások”<sup>43</sup>



<sup>42</sup> Repülés, 1953 (6. évfolyam, 1-24. szám) 1953-02-10 / 3. szám

<sup>43</sup> Repülés, 1953 (6. évfolyam, 1-24. szám) 1953-03-10 / 5. szám

Ezek tehát a „mérhetetlen gyász” pillanatai.

Az idők során majd azért szép lassan, kiderülnek dolgok, amelyek mind a *Szovjetunióban*, mind itthon, nálunk is, alaposan átrendezik a sorokat... és *Joszif Visszarionovicsot* még a ma-uzóleumból is kiköltöztetik!

Ebben az időszakban van *Rákosi Mátyás 61. születésnapja* is, melyet ismét lelkesen ünnepe-  
nek a sajtóban, bár most már ő sem lehet maradéktalanul nyugodt, mert legfőbb tanítómestere elhunyt...

Rövidesen megjelenik az *MRSZ* újabb felhívása is.

*„A Magyar Repülő Szövetség az 1953-as év elején repülőgépvezető, repülőgépszerelő, rádiós és ejtőernyős iskolát szervezett, hogy a DISZ fiatalok jogos kívánságainak ezzel eleget tegyen.*

*Szövetségünk felhívja a repülni vágyó DISZ fiatalokat, hogy jelentkezzenek az újonnan meginduló repülőgépvezető, szerelő, rádiós és ejtőernyős iskolákra.*

*DISZ fiatalok! „Hódítsátok meg a levegőt, legyetek repülők“ ismerkedjétek meg és sajátítsátok el a repülést, hogy épülő szocialista hazánk bátor védelmezői lehessetek!*

*Jelentkezési feltételek:*

*Repülőgépvezető, szerelő és rádiós iskoláira azok a fiatalok jelentkezhetnek, akik tizenhetedik életévüket betöltötték és még nem érték el a huszonegy éves kort. Ejtőernyős, rádiós és meteorológus körvezető tanfolyamra, a huszonegy életévüket betöltött fiatalok is jelentkezhetnek.*

*Ipari tanulók (MTH), diákok a felszabadulásig, illetve tanulmányaik befejezéséig az iskolákon, a tanfolyamokon nem vehetnek részt.*

*Hogyan és hol kell jelentkezni: egész ország területén minden MRSZ repülő alapszervben, modellezőkörben. Az üzemi fiatalok az üzem DISZ szervezetében jelentkezzenek. Kérjenek jelentkezési űrlapot és kitöltés után a DISZ bizottság írja a lapra véleményét, valamint ajánlását. A jelentkezési űrlapot pontosan, az önéletrajzot részletesen kell megírni.*

*Szövetségünk ismét a jelentkezés sorrendje szerint küldi iskolára, vagy tanfolyamra az ifjakat. A jelentkezés után mindenkit értesítünk további teendőjéről.*

*Az iskolák és tanfolyamok díjtalanok, időtartamukra a Magyar Repülő Szövetség élelmezést, felsőruhát és lábbelit biztosít a növendékeiknek.*

*A jelentkezés határideje: 1953. IV. 20.*

*Magyar Repülő Szövetség”<sup>44</sup>*

Már tavasszal elkezdődnek a nyári kiképzőtáborok szervezései.

<sup>44</sup> Repülés, 1953 (6. évfolyam, 1-24. szám) 1953-03-25 / 6. szám

„ *A nyári táborok helyes előkészítése harci feladat!*

*A REPÜLŐSZERVEZETEK évi munkájában a nyári táborozás igen nagyfontosságú esemény. A táborok a magasszínvonalú továbbképzés mellett egyben az egész évi munka vizsgáját is jelentik. A táborok alatt és után – az elért eredmények alapján méri le a repülőklub vezetősége egész évi elméleti és gyakorlati munkáját. Az elért vizsgafokokozatok, azok minőségi alapokon álló tartalma mutatja: milyen munkát végzett a szervezet vezetősége, hogyan teljesítette a párt és szövetségünktől kapott feladatát.*

*Szövetségünk munkájában a nyári táborok végeztével évről évre minőségi változás állt be, mert a táborból kikerült repülőkaderek egyrésze megerősödve kerül vissza az alapszervbe, másik része pedig közvetlenül éri el vágyát; beléphet hadseregünk légieréjébe.*

*Mit jelent az alapszerv életében az, hogy egy tábort végzett növendék visszakerül az alapszervbe? Elsősorban új eredményes harcost kap a szervezet, aki a szervezeti élet ismerete mellett repülési tapasztalatokkal rendelkezik. Tehát új erőt jelent ahhoz, hogy a repülést és a néphadsereg légieréjét még jobban megszerettség a területükön lévő DISZ-fiatalokkal.*

*MIT JELENT az, ha az alapszervből egy tábort végzett növendék önként tagja lesz hazánk légieréjének? Újabb harcost kap a béketábor, hazánk erősebb lesz a béke reábizott frontján. Néphadseregünk egy értékes repülővel erősödve – áll hazánk békéjének védelmére, melyet az USA vezette impelialisták (sic), elsősorban a határainkon acsarkodó Titó-banda fenyeget.*

*Ezért harci feladat a nyári táborok jó előkészítése. Ez persze nem kis munkát kíván, és ha a Szovjetunió vezette béketáborban helyt akarunk állni, ha hazánkat, öt éves tervünket és újabb öt éves tervünk eredményeit meg akarjuk védeni aljas rablókezektől, akkor a nyári táborok jó megszervezése még inkább harci feladattá válik.*

*Hogyan vívják meg ezt a harcot szervezeteink? A feladat az, hogy már most a táborok előkészítő szakaszában elsősorban az alapszervezet tagjaiból, akik megfelelnek a dolgozó népünk támasztott követelményeknek, válasszák ki a tábor résztvevőit. Készítsék elő javaslataikat szövetségünk központja felé és azokat folyamatosan küldjék be. E mellett ne hanyagolják el az újabb tagok állandó bevonását a szervezetbe. Gondoskodjanak a titkárok arról, hogy az itthonmaradók oktatása zavartalanul folyék. A szervezetek táborozása egyben legyen a szervezeti megerősödés időszak is.*

*A REPÜLŐSZERVEZETEK titkárai magyarázzák meg fiataljainknak, hogy a repülőtáborban való részvétel megtisztelő feladat, hogy azt jól elvégezni egyben hazafias kötelességük. Készítsék elő úgy a táborok leendő növendékeit, hogy ott szüntelenül továbbfejlődve elsőrendű eredményeket érjenek el és ezzel hozzanak újabb dicsőséget szocializmust építő boldog és szabad ifjúságunkra.”<sup>45</sup>*

*A DISZ megalakulási évfordulóján rendezték meg az ország egyik legnagyobb repülőnapját, Ferihegyen.*

<sup>45</sup> Repülés, 1953 (6. évfolyam, 1-24. szám) 1953-04-25 / 8. szám

„ *A Magyar Repülő Szövetség a DISZ megalakulásának hároméves évfordulóján: 1953. június 28-án d. u. 3 órakor a Ferihegyi repülőtéren nagyszabású repülőnapot rendez. A műsoron változatos repülő- és ejtőernyőbemutató szerepel. Különösebb érdeklődésre tart számot a lökhajtásos repülőgépek elsőkben szereplő bemutatója. Jegyek igényelhetők az üzemi közönség szervezők által, a „Repülés” Kiadóhivatalában, Bp., V., Engels-tér 15. Tel.: 385-487. Belépőjegyek ára elővételben 3 Ft, Ifjúsági 1,50 Ft. Helyszínen 4 Ft, Ifjúsági 2 Ft.*”<sup>46</sup>

„ *Ifjúságunk ragyogó seregszemléje a Budapest – Ferihegyi Repülőnap. A Magyar Repülő Szövetség szervezeteiben nevelkedő fiatalok megmutatják e napon egész évi munkájuk eredményeit. Most a DISZ hároméves fennállásának évfordulóján különösképpen fontos ez. Egyrészt így ünnepelünk méltóképpen, másrészt az ifjúság ezreit vonjuk be ezúttal soraink közé. A repülőnapon a fiatalok tíz- és tízezrei kapnak ízelítőt abból, amit pártunk és a DISZ nyújt a repülés terén, dolgozó és tanuló ifjúságunknak. A hazafias érzés lángja csap majd a magasba, amikor többek között bátor vadászaink rácsapásaikkal semmisítik meg a felreppenő színes ballonokat. A Béke-Világtanács budapesti tanácskozásai után a béke biztosításáért jöjjenek a fiatalok szervezeteinkbe repülni.*”<sup>47</sup>

Erre az alkalomra a hazai repülés és ejtőernyőzés összes kiválóságát mozgósították. A bemutató nagy érdeklődés mellett, kiválóan sikerült. Aki képet akar róla nyerni, nézze meg a „2 x 2 néha öt” című filmet! A bemutatónak – közvetve – ózd – bánrévei kapcsolata is volt, a korábbi repülőter parancsnok, Pogácsás István révén.

„... 1953.június 28-án, a Ferihegyi repülőtéren légi bemutatót tartottak, ahol a nézőközönség először láthatott sugárhajtású repülőgépekkel műrepülést. A repülőnapon kb. 200 000 ember jelent meg. Káprázatos légi felvonulás volt. A Csehszlovákiából vásárolt Lunak vitorlázó műrepülőgéppel egyéni műrepülést mutatott be Kerekes Adrien kiváló pilótanőnk, majd egy ötös Lunak műrepülő – kötelék (Pogácsás, Pálinkás, Domonkos, Fejér és Csanádi) pilótákkal...”<sup>48</sup>

Mindezek kapcsán a *Magyar Posta* is bélyegsorozat tervezetett, melyet ez a nagy repülőnap inspirált. A sorozat csak 1954-ben jelent meg. Ezek a bélyegek is megőrkítették a repülést, amely jó néhány gyűjtőnek megdobogtatja a szívét, azóta is.

<sup>46</sup> Repülés, 1953 (6. évfolyam, 1-24. szám) 1953-06-10 / 11. szám

<sup>47</sup> Repülés, 1953 (6. évfolyam, 1-24. szám) 1953-06-25 / 12. szám

<sup>48</sup> Csanádi-Nagyvárad-Winkler: A magyar repülés története



Repülőnap<sup>49</sup>

Ezek után térjünk vissza *Ózdra, Bánrévére!*

1953. júniusban a már meglévő gépállományhoz, újabb két *Szellő* érkezett. Ekkor ezeket távrepülésekre is jól tudták már használni. A *május 1-i felvonuláson Ózdra* is elvitték az egyiket, akkor az ilyen alkalommal, az egész gyárat – pedig nagy volt – körbejárták a felvonulók.

1953-ban – valamikor, de lehet, hogy már 1952-ben – *Matula Gyula* klubtitkár „*megtört*” a számára megoldhatatlan feladatok miatt, és máshová helyezték. Ekkortól a repülősjátóban *Borsodi István* nevével találkozunk, mint klubtitkár. Azonban, mivel ő a repülőtér parancsnoka is, szerintem ekkor már hallgatólagosan *Miklós László* lett a titkár.

<sup>49</sup> 1954. júniusban megjelent bélyegsorozat, tervező Gál Ferenc. Magyar Posta - és illetékbélyeg katalógus. Valószínűleg az 1953-as nagy repülőnap ihlette! A 60 filléres bélyeg az év legszebb európai bélyege díjat is elvitte!

Itt egy kis kitérő időben előre: *Borsodi Istvánt* és *Miklós Lászlót* a klubtitkári poszton majd *Márkus Gyula* repülőmérnök követte, aki az ózdi gyár hengerművében dolgozott. Természetesen ő már csak munkaidőn túl végezhetette ezt a feladatot – szemben elődjeivel!

A klub minden vonatkozásban egyenesbe került, sajnos a gyári munkája miatt a titkári teendőkről majd lemond *Márkus Gyula* is és akkor *Balikó Mihály*<sup>50</sup> mérnök lett a titkár. Ő azonban hamar más beosztást kapott és elhelyezték *Borsodnádásdra*, így már a titkárságot tovább nem vállalta. Ezek után majd *Bujpál Gyula* lesz az utóda. A légierőnél is szolgált, érdekelte is, szerette is a repülést, ezért ő hosszabb ideig megmaradt.

Az 1953-as évre tesszük a repülőtér legnagyobb gépállományát is. Ekkor négy *Koma*, két *Vöcsök*, egy *Lepke*, három *Szellő*, három *Pilis* (2 db C és 1 db D) és egy, *Június 18.*<sup>51</sup>

Tizennégy darab a gépek száma.

„1953. július 7.

*Nemrég kaptuk meg a HA-3250 számú – Kemény Sándor által tervezett Szellő (K-O-2-B)*<sup>52</sup> *Borsodival voltunk lenn a repülőtéren, kellemes, jó idő volt. Németh Sanyi bácsi segítségével kihoztuk a hangárból a gépet, hogy megismerkedjünk vele. Igen jónak minősítettük, kinézésre nagyon jó, masszív gépnek látszott. Te – mondja Borsodi – ezzel a géppel bukfencet is lehet csinálni” Igen, mondom. Húzzál föl, csinállok egy bukfencet – mondja Pista, szinte parancsolóan. Jó! Máris mentem le a vasút felé ahol az aggregátor állt és vártam, hogy a szárnyak vízszintesek legyenek. Ekkor már készen volt az indulásra. Kezdem húzni, úgy 300 méter fölé emelkedett a gép. Leoldás után meredek siklóval, sebességet gyűjtve csinálta meg a bukfencet. Nagyon jól csinálta! Én már 1944-ben motoros géppel minden műrepülő figurát végig gyakoroltam, de vitorlázó géppel még nem csináltam, főleg ilyen alacsonyan.*

*Leszállás után én is felmentem és könnyedén 150 kilométeres sebességből csináltam bukfencet. Leszállás után mondja: húzzál fel még egyszer, hiszen abból a magasságból két bukfenc is kijön. Jó – és már is mentem a kötélvisszahúzó kocsival. Újra felhúztam és – egy-kettő – már is megvolt a két bukfenc. Igaz a másodiknál már igen alacsonyra került, de még nem volt veszélyes. Majd újra én következtem. Sanyi bácsi nem vállalta ezt a hülyeséget.*

*Úgy ítélt meg leoldás után, hogy ebből a magasságból tényleg bőven meg lehet csinálni a két bukfencet. Valóban a másodiknál is még a kör alsó része 100 méter fölött volt. Igaz, én elég szűken csináltam.*

*Leszálltam és akkor jött a felelőtlenség teteje! Húzzál föl, csinállok három bukfencet! Így hát újra felhúztam, mondva, hogy most jobban emelkedjél fel, mert közel lesz a föld! Megfordult a gép háromszor, de az utolsó kivételnél már csak annyi volt, hogy a kör alsó részénél már nyitotta is a féklapot és földet is ért. Próbált engem is rábeszélni, de én már láttam sok lezuhánást és balesetet. A starthely a hangár előtt volt, oda szállt le a Szellő és én is visszamentem.*

<sup>50</sup> Az emlékezők szerint Balikó Mihály testvére szintén az MRSZ keretein belül repült. (Balikó György, esetleg Balikó Lajos?)

<sup>51</sup> Nem lehet pontosan megállapítani, de amint korábban írtunk róla, 1952, vagy 1953 lehet az ide érkezése.

<sup>52</sup> Helyesen K-02b.

*Közben a központból Papp Béla – aki műszaki ellenőr volt – megérkezett Miskolc felől és Bánréve előtt az országútról még látta, hogy egy Szellő bukfencet csinál. Ki csinálta? – Ez volt az első kérdése. Pista magára vállalta, de az volt a szerencsénk, hogy csak egy bukfencet láttak. Biztos, hogy mind a kettőnket eltiltottak volna egy jó időre a repüléstől. De ezzel mi bizonyítottuk, hogy a Szellő egy jó repülőgép.”<sup>53</sup>*

1953 tavasszal érkezett tehát az újabb két *Szellő*, ez volt a HA-3260 és a HA-3266-as.<sup>54</sup> Így ebből már három repült itt és sokáig az ezüstkoszorús repülésekre is igen jó volt.

*Kemény Sándor Sellő* jeligével benyújtott K-01 típusjelű pályamunkája 2. díjat nyert. 1949-ben – az *Esztergomban* épülő, elsődíjas R-16 *Lepke* mellett - lehetőség nyílt a 2. díjas gép megépítésére is -, de miután a *Lepke* sorozatgyártását már elhatározták, *Kemény* a tervet az eredeti, alapfokú kiképzőgép koncepciójának némi módosításával készítette el.

A lejtő menti repülés korszakában ugyanis a vitorlázórepülők vágya olyan vitorlázógép volt, amely a 8... 10 m/s-nél kisebb sebességű szél kihasználására is alkalmas. A korábbi német iskolagépek erre alkalmatlanok voltak, de a lengyel cserkészrepülőktől 1938 áprilisában ajándékba kapott *WWS-1 Salamandra* típusú gép, amelyet az orrára festett *lengyel cserkészöszténrsről* nálunk sokáig *Czuwajnak* neveztek, példát mutatott ennek az útnak a járhatóságára.<sup>55</sup>

A *Szellő* tervezésére az *Országos Magyar Repülő Egyesület* 1948. évi repülőgép-tervezési pályázata adta az indítékot. A pályázati kiírás szerint az együléses alapfokú kiképzőgép-kategóriában olyan, hazai anyagból készíthető gépre volt szükség, amely szerkezeti megoldásainál fogva a tömeggyártásra alkalmas, és legkisebb merülő sebessége 45 km/h siklósebességgel 0,95 m/s. Emellett „... a repülőgép fékezőlemezzel legyen felszerelhető, amellyel elsőfokú oktatásra használva, a gép merülési sebessége 1,5 m/s legyen.”<sup>56</sup>

A *K-02 Szellő* rendkívül kellemes repülési tulajdonságú gépnek bizonyult. A legkisebb sebességű szél kihasználására is alkalmas volt. Az újjáépülő vitorlázórepülésben, ebben az időben még általában géphiány volt, és a *Magyar Repülő Szövetség* az R-08 *Pilisek* mellett a *Szellő* – most már kifejezetten gyakorlógép kategóriában való – továbbfejlesztését is tervbe vette. A két első változat rendkívül kellemes repülési tulajdonságait a sorozatban gyártott *Szellők* nem érte el. Tömegük nagyobb lett és feltehetően a változott tömegeloszlás miatt az átesési tulajdonságok romlottak. A típust a klubok és a repülőiskolák az 1960-as évek közepéig az ezüstkoszorús teljesítményjelvény feltételeinek megszerzésére használták.

A *Bánrévén* repült gépek – 1950-es évek vége – féklaposak (*Rubik – féklap?*) voltak. Különös tulajdonsága, hogy féklapjai „*orgona*” szerűen búgtak leszállás közben.

<sup>53</sup> Básti József emlékei. (Jereb Gábor: Magyar vitorlázó repülőgépek könyvének adatai alapján a *Szellő*vel műrepülés nem volt engedélyezve! Felhőrepülés igen és dugóhúzó gyakorlat is, de műrepülés az nem!)

<sup>54</sup> 1951 a gépek üzembe helyezésének ideje. (Avia-info) Tehát ide már használtan érkeztek.

<sup>55</sup> Tervező: W. Czerwinski

<sup>56</sup> A leírás Jereb G Magyar vitorlázó repülőgépek című könyve alapján készült. A vele elért legnagyobb teljesítmények közé 200 km-nél nagyobb távrepülés és Ring Anna 10 óra 40 perces női nemzeti időtartamrekordja (1954) tartozik.

A bánrévei repülőtér egy amerikai viponnal gazdagodik, de ezt nem lehetett jól kihasználni, mivel 8-10 fős volt a befogadó képessége, tehát itt ez nagy. Került viszont egy hasznos jószág is a repülőtérre, egy traktor, amely aztán reggeltől estig húzta a csörlőkötelet. Még a nagyobb tnikre is rábízta, olyan egyszerű volt a kezelése, végtelenül igénytelen gép volt. Egy baja viszont az, hogy sebességét a szántáshoz alakították, nem volt egy gyors jármű, nagyjából olyan 10 km/h jött ki belőle, a legmagasabb fokozatban!

#### Hoffer traktor

Aztán egy feddés az ózdiaknak!

„ Instruktori megjegyzések:

*Az ózdi repülőszervezetben a III. negyedév elején nem gondoskodtak arról, hogy a DISZ-fiatalakat megfelelő számban vonják be a kiképzésbe. Az alapszerv parancsnoka elment táborba anélkül, hogy segítette volna kidolgozni a III. negyedévi tervet az alapszervben maradt vezetőknek, akik jelenleg is terv nélkül dolgoznak.*

*A vezetőség javítsa ki ezt a hibát. Szabó Lajos parancsnok helyettes vezetésével készítsék el a negyedév hátralévő időszakára a tervet, de úgy, hogy pótolják az egyhónapi lemaradást is. Varga elvtárs a motoros oktató – nagyobb következetességgel, mint eddig, – dolgozzék azon, hogy a tervét 100 %-ra teljesítse.”<sup>57</sup>*

*Szabó Lajos<sup>58</sup> ekkor a politikai tiszt a klubban, de már árnyaltabban parancsnok helyettesnek nevezik.*

„ Bodnár Margit: Bánréve.

*A bánrévei repülőtábor mozgalmas, szép életéről számol be. Tanulással, repüléssel. kirándulással töltik a repülők életüket. Az egyik vasárnap Aggtelekre kirándult az egész tábor. A barlangban együtt csodálták a természet szépségeit, azután a környék vadregényes tájait. Sok vidám és érdekes élménnyel megrakodva térnek vissza a táborba.”<sup>59</sup>*

A bánrévei szokásos repülőtáborról szól a következő hír.

<sup>57</sup> Repülés, 1953 (6. évfolyam, 1-24. szám) 1953-07-25 /14. szám

<sup>58</sup> A visszaemlékezők szerint a Váci Cementgyárból „emelték” ki politikai munkára. A repüléshez csak annyit értett, ami Bánrévén ráragadt a repülőtérre, de ő nem repült. Ózdon megnősült és itt telepedett le. Amikor a politikai tiszt beosztásának vége lett, az ózdi gyárban dolgozott. 1965 után Vácra költözött.

<sup>59</sup> Észak-Magyarország, 1953. augusztus (10. évfolyam, 180-205. szám) 1953-08-29 / 205. szám

„ Táboraink harca...

...az „A” vizsgáért Bánrévén

*A nap egyre melegebben sütött. A bánrévei repülőteret körülvevő dombok hajlásaiból és a Sajóról felszállt a köd. Gyönyörű verőfényes délelőtt volt.*

*A vörösnégyszögben eddig soha nem tapasztalt fegyelem és izgalom uralkodott. Minden növendék, minden oktató nagy figyelemmel kísérte útjára az egymás után felszálló Komákat, amelyekben a tábor parancsnokával indult ellenőrző repülésre az „A” vizsgára készülő növendék.*



*Harsány hurrá, az oktató büszke, megkönnyebbült sóhaja fogadta a jól végrehajtott iskolakör után szabályosan leszálló gépet. Mind a három ellenőrző repülés sikerült. Az izgalom azonban csak fokozódott. Hogyne! Hiszen már starthoz állt a Vöcsök és bent ül a növendék. A zászló lebben. Az aggregátortól vissza jeleznek. Már el is emelkedett a gép. Németh oktató elvtárs le nem veszi szemét róla. „Több sebességet” – suttogja maga elé. A növendék mintha meghalotta volna oktatója tanácsát. A gép sebesebben szállt, majd szabályosan ereszkedett a repülőtér talajára.*

*Ez ismétlődött meg a másik két ekipázs oktatójával is, Csatár<sup>60</sup> és Jambrik<sup>61</sup> elvtársakkal. Tőlük is egy-egy növendék indult el és tette le sikeresen az „A” vizsgát.*

*Nagy ünnep volt ez a nap Bánrévén. A kitartó oktatói munka, az olthatatlan tudásvágy első gyümölcsei megértek. Megszületett a tábor három első „A” vizsgája.”<sup>62</sup>*



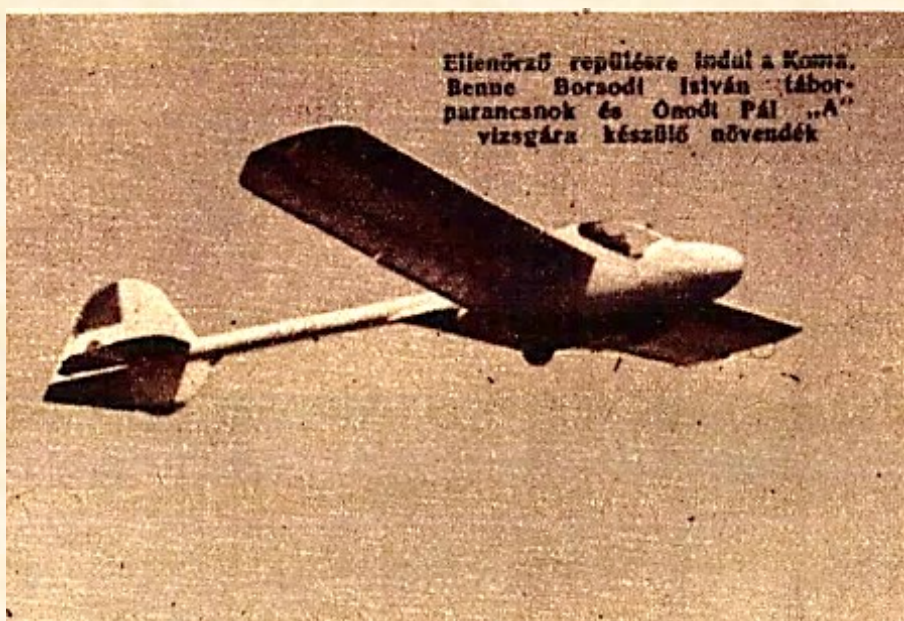
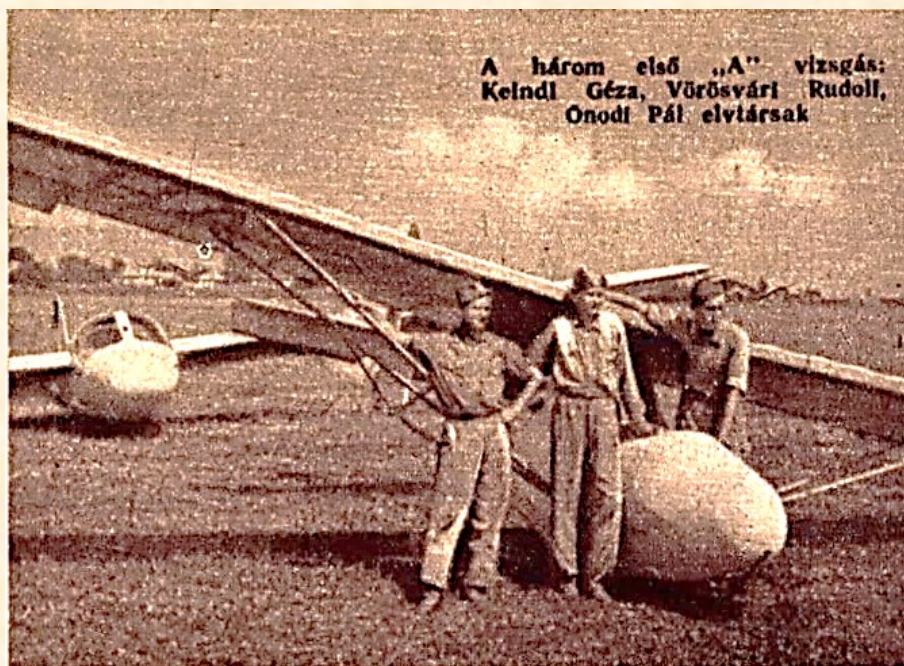
**Nagyüzem, eligazítás a bánrévei repülőtér Ny-i széle. A jobboldali háttérben a Borsos-patak nádas, mögötte a Sajópüspöki út jegenyefái. Baloldali háttérben a Sajópüspöki és jobbra Velkenye mellett kezdődő hegyek sora. A kép 1953-ben készült<sup>63</sup>**

<sup>60</sup> Csatár Bálint a Rákosi Művek klubjának oktatója és titkára?

<sup>61</sup> Jambrik Sándor oktató, Farkashegy.

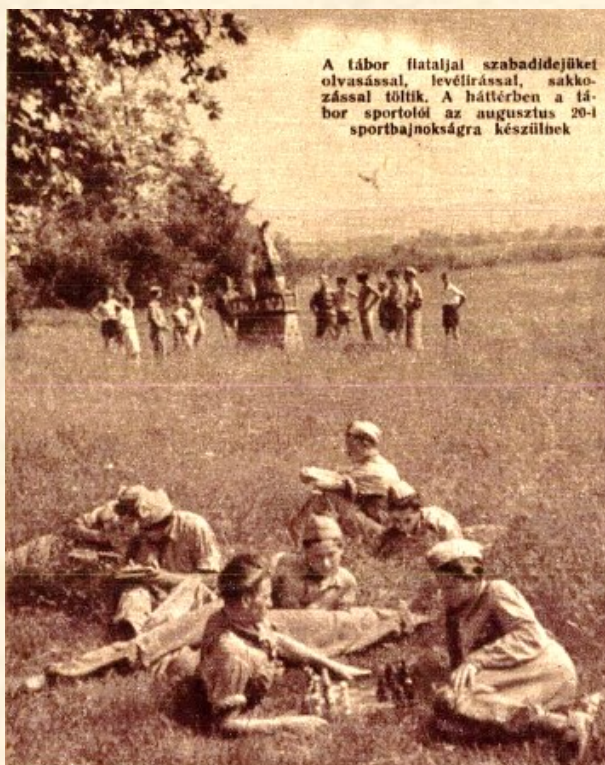
<sup>62</sup> Repülés, 1953 (6. évfolyam, 1-24. szám) 1953-08-10 / 15. szám

Básti József emlékei szerint 1951-től itt voltak a HA - 5075, a HA-5077, a HA- 5093, és a HA- 5097 jelűek.<sup>64</sup> Az előző képen ebből látunk is hármat.



<sup>63</sup> Básti József: Ózd – Bánréve Az ózdi repülés története 1932-1965 <http://www.tar.hu/banreve/> Ezekről a nagy létszámú, sokgépes kiképzőtáborokról a későbbiekben részletesen szólnunk, majd. A gépek lajstromszámai nem ismerhetők fel. (RZ)

<sup>64</sup> Básti József visszaemlékezése: HA-5075 (1), 1951-es üzembe állítás/ E-750 gyártási szám. HA-5093, 1950/E-242. HA-5097, 1951/E-904. A HA-5077(1)-ről kép van, az adatok majd ott. (RZ)



A kép felirata szerint a háttérben állók az augusztus 20-i sportbajnokságra készülnek. Ezzel később egy kis bajuk lett az itt táborozóknak! Kaptak ám egy jókora „letolást” a sportbajnokság miatt!

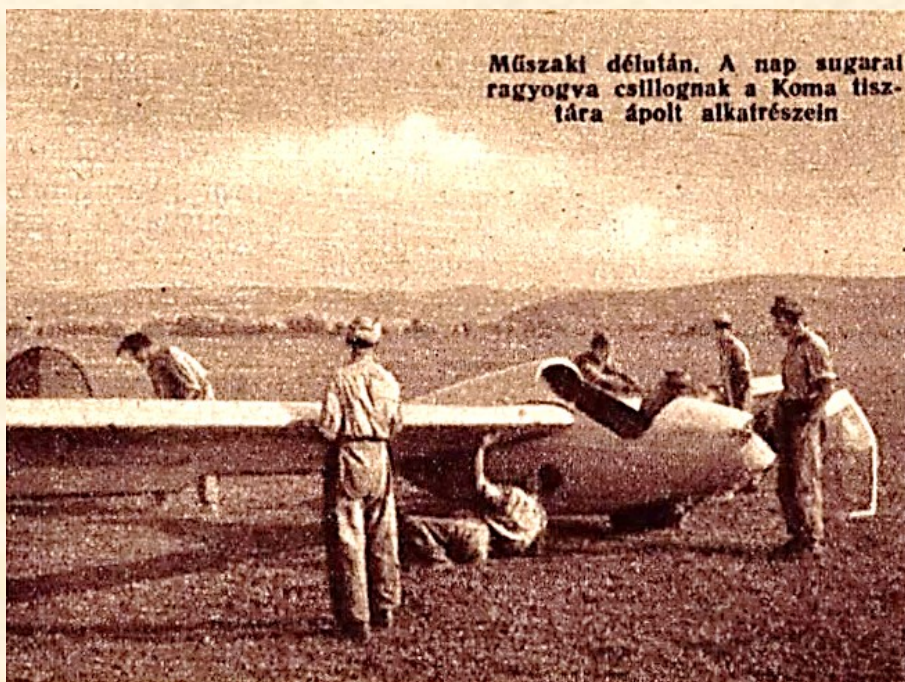
„ MRSz II. Országos Sportbajnoksága

*Alkotmányunk ünnepén, aug 20-án tartották meg az MRSZ II. Országos Sportbajnokságát. A versenyre 49 szervezet nevezett be, összesen 369 fővel. A versenyrendezőség, mivel benevezésüket nem küldték be batáridőre, a következő szervezeteket kizárta a versenyből: Ózd, Gyöngyös, Debrecen, Kecskemét, Zalaegerszeg, Rákosi Művek alapszerve, Madocsai tábor...”<sup>65</sup>*

Hiába igyekeztek az edzéssel, a nevezés valahogy elkeveredett, ennek késése miatt lemaradtak... Remélem azért kárpótlásként, 20-án repülhettek kedvükre!

*Szabó Lajos* ekkor *politikai oktató Ózdon – Bánrévén*, Valószínűleg a központ kifogásai erősen megviselték, és ezért a beosztásához képest szokatlan, ámde bátor kijelentést tett! Bár akkor már némi enyhülés a politikai vonalon elkezdődött, ez azért „*nem semmi*”, hiszen az *MRSZ* akkori irányelve az, hogy a nyári táborokon kívül is „*élénk*” legyen a repülőegyesületi élet, mindenhol. Ez a tömör, velős mondat aztán meg is jelent a repülő-sajtóban...

<sup>65</sup> Repülés, 1953 (6. évfolyam, 1-24. szám) 1953-08-25 / 16. szám



Bánrévei kép a gépápolásról

„ Helyes módszerekkel végezzük szervezési feladatainkat

*Szövetségünk előtt a nyári kiképzés beindításai után nem kevésbé fontos feladatok állnak. Most kell felkészülni az őszi oktatási munkára és most kell foglalkozni azokkal a szervezési kérdésekkel, amelyek végrehajtásától függ egész évi munkánk sikere, a harmadik és negyedik negyedévi terv teljesítése.*

*A táborokra való szervezés után legtöbb alapszervünkben hanyatlott a munka. A vezetők arra hivatkoznak, hogy nincs fiatal. Ez történt meg Ózdon is, ahol Szabó elvtárs a politikai nevelő, három fővel ment üzemnapra, és megjegyezte, hogy „a jelenlegi viszonyok között ez untig elég” ...”<sup>66</sup>*

Néhány megjegyzés azért ide is kívánczok. A politikai vezetés és így az MRSZ is gyakran olyan feltételeket adott, amelyek nem voltak egyszerűen teljesíthetők! Elvárták, hogy a munkahelyeken a fiatalok „élmunkások” legyenek és a kirótt feladataikat többszörösen túl-teljesítsék. Ugyanakkor ezek a legjobbak repüljenek is és ott is kiválóan teljesítsenek. Egyszerre azonban ez nem ment, ráadásul a gyárak, bányák, üzemek, stb. is szigorú tervteljesítésekhez voltak kötve „fejlesztés” terhe mellett! Ezt akkor, akár, az ÁVH Ipari Szabotázselhárító Osztályának tisztjeivel is ellenőriztethették, akik bármikor, bármire és bárkire rámondhatták a szabotázst!

Tehát a fiatal, *ha repül, nem termel, ha termel, nem repül...* A termelő vállalatok adták akkor a *sportszabadságot* természetesen, de a hiányzó emberek teljesítményét valamilyen úton-módon pótolniuk kellett... A tervteljesítés alól viszont nem volt felmentés!

<sup>66</sup> Repülés, 1953 (6. évfolyam, 1-24. szám) 1953-08-10 / 15. szám

Gondolom, hogy a repülőklubok vezetőit ilyenformán vegzálta az MRSZ, de ugyanakkor a saját gyáruk, bányájuk... vezetése is a kieső létszám miatt. Nem lehetett egyszerű a megoldás!

Itt következik *Bodó Sándor* növendék édesapjának levele a fiához, a *bánrévei táborba*.

„ *Ezt várja tőled a párt...*

*Bodó Sándor elvtárs sztálinvárosi dolgozó levelet írt fiának, aki a bánrévei tábor növendéke. Levelében a többi között a következőket írja:*

„ *Kedves fiam!*

*Elérkezett részedre a várva-várt idő, táborba jutottál. Itt megmutathatod, hogy méltó vagy a családhoz tartozni, ugyanúgy, mint nővéreid, akik úgy dolgoznak, hogy mi, a szüleid büszkék lehetünk rájuk. Ezt várjuk tőled is kedves fiam és bízunk abban, hogy nem kell szégyenkezni miattad, hanem a szüleid és testvéreid is büszkék lesznek rád. Reméljük, hogy erős akarattal javítod ki az itthon meglévő hibáidat és keményen küzdössz a kitűzött feladatok végrehajtásáért. Ezt így várja el tőled a párt, a dolgozó nép, de így várják el tőled szüleid és hat testvéred is. Es te, ha mindezt igazán szereted, akkor nem hátrálsz meg a nehézségek elöl, hanem megtanulsz ellenük harcolni és leküzdöd azokat.*

*Kedves fiam! Talán még magad sem mérted fel azt a nagy és gyönyörű utat, amelyen most elindultál. De állj meg csak egy pillanatra és gondolkozzál: hogy te, Bodó Sándor, akinek az édesapja régen látástól vakulásig dolgozott és még sem volt képes arra, hogy gyermekeinek a betevő falatot megteremtse, ennek az apának a fia ma tanulhat, éppen úgy, mint a többi fiatal, és mindegyikre a biztos és boldog jövő vár. De hogy a jövőd valóban biztos és boldog legyen, az nem csupán rajtunk, dolgozókon múlik. Mi munkánkkal biztosítjuk részedre is a tanulás lehetőségét és kezredbe adjuk saját sorsodat. A te helytállásodon és akaraterődön múlik, hogy az adott lehetőségeket becsületesen kihasználj és hasznos, rendes tagja légy országunknak.” – fejezi be levelét Bodó elvtárs. <sup>67</sup>*

A táborok zárása után az MRSZ káderosztálya a kiképzett fiatalokért aggódik.

„ *Nagy gonddal foglalkozzunk a tábort végzett növendékekkel!*

*A Magyar Repülő Szövetség az 1953-as kiképzési évben is lehetővé tette alapszerveinkben lévő dolgozó és tanuló fiataloknak, hogy kéthónapos vitorlázó táborban fejlesszék tovább tudásukat. E kiképzési időszaknak lassan a végére érünk. Szervezeteink parancsnokainak, oktatóinak fel kell készülni arra, hogy a táborban végzett növendékeket bevonják a munkába és biztosítsák részükre az ugyanolyan színvonalas kiképzést, mint az a táborban volt.*

<sup>67</sup> Repülés, 1953 (6. évfolyam, 1-24. szám) 1953-08-25 / 16. szám

*Szövetségünk minden vezetőjének tanulnia kell az elmúlt év tapasztalataiból, amikor szintén többszáz DISz- fiatal képeztünk ki nyári táborainkban. Azonban a táborok befejezése után e létszámnak igen jelentős hányada éppen a gyenge politikai és kiképzési munka következtében nem kapcsolódott be az alapszerv életébe. Most a táboraink ilyenirányú munkája összehasonlíthatatlanul jobb és a növendékek azzal a szilárd elhatározással fejezik be a tábort, hogy a további kiképzésüket az alapszervben folytatják.*

*A táborban lévő növendékeinket az ottani élet megedzi, kemény, fegyelmezett, rendszerető emberekké neveli. A biztos tudást, a folyamatos és módszeres kiképzés, a mély politikai munka biztosította részükre. Az oktatók és a tábor többi vezetője alaposan megismerik a növendékeket és rendszeresen foglalkoznak velük egyénileg. Ismerik hibáikat és jótulajdonságaikat és mindig készek a felmerülő problémát megbeszélni velük. A tábor befejezésekor szintén az a feladat, hogy az oktató egyénileg beszélgessen el növendékeivel és értékelje a táborban végzett munkáját és mondja el, melyek azok a hibák, amelyeket feltétlen meg kell szüntetni a további sikeres előrehaladás érdekében.*

*De hogy alapszerveink parancsnokai és oktatói is tisztában legyenek a növendékek tábori munkájával, feltétlen érdeklődjenek attól az oktatótól, aki a táborban foglalkozott növendékével. Beszéljék meg azt, hogy milyen irányban kell többet foglalkozni az illető elvtárssal, hogy ebből még gerincesebb, hazáját igazán szerető pilóta váljék.*

*A táborban végzett növendékek sokkal igényesebbek lesznek, mint mielőtt az alapszervből eltávoztak. Alapszervi vezetőinknek arra kell törekedniük, hogy növendékeik e megnövekedett igényeit is teljes mértékben kielégítsék. Ezt úgy tudják elérni, ha ők is állandóan továbbképezik magukat. Nem szabad egyetlen vezetőnknek sem elfeledni, hogy az alapszervi kiképzési munka sokkal nagyobb feladat elé állítja növendékeinket, mint a tábori élet, mert azt a munkájukat a rendszeres és eredményes termelő, munka mellett kell folytatniok. Ennek tudatában kell tehát foglalkozni a növendékekkel és oda kell hatnunk, hogy minden DISz-fiatal, aki eredményesen végezte el a tábort, tudását rendszeresen fejlessze tovább és aktívan kapcsolódjon a szervezeti életbe.*

*A táborokban végzett növendékek szövetségünk aranytartalékai. Az alapszervezeteink ezekből a fiatalokból kell, hogy biztosítsák a megfelelő létszámot a motoros iskolákra. Ezért minden fiatalnak meg kell mutatnia azt a hatalmas perspektívát, amely előtte áll és el kell érni, hogy céljául a nagyteljesítményű gépek repülését tűzze ki.*

*Alapszervezeteinknek biztosítaniok kell, hogy a növendékek a táborban szerzett jó tulajdonságaikat, mind emberi, mind szakmai területen tovább fejlesszék. Ezt a rendszeres bírálaton kívül a személyi példamutatással tudjuk elérni. Vezetőink tudják, hogy a fiatal repülő mindenben igyekszik követni oktatóját. Ez a tény megköveteli minden oktatótól, hogy munkáját példamutatóan és kifogástalanul végezze.*

*Legtöbb tábort végzett fiatal néphadseregünk légieréjéhez kerül. Éppen ezért a magas szakmai tudás mellett ki kell fejleszteni fiataljainkban a szervező készséget is. Az alapszervek vezetői kapcsolják be aktívan az alapszerv életébe őket és bízzanak rájuk önálló szervezési feladatot. Vezessenek Repülést Tanulmányozó Köröket, adják át tudásukat a kezdő növendékeknek.*

*Azonban arra vigyázzanak parancsnokaink, hogy egy-egy feladat ne haladja meg a növendéke erejét és képességeit, mert ez nem segíti, hanem gátolja a fejlődését.*

*A táborokban végzett növendékeknek kell az alapszerv tagszervezésében is élenjárni. Szövetségünk előtt most az a feladat áll, hogy a vitorlázórepülést még szélesebb alapokra helyezze. Tehát száz és száz olyan DISz-fiatalra van szükségünk, akt élenjár a termelésben és becsületes, hazáját szerető ifjúmunkás. Ezekkel legjobban azok a növendékek tudják megismertetni a repülés szépségeit és nagyszerűségét, akik táborban voltak.*

*Minden alapszervi parancsnok egyénileg felelős növendékeiért. Az előrehaladása, fejlődése az ő kezében van. Az alapszerv vezetői kollektívájának munkájától függ, hogy növendékeink végre tudják-e hajtani azokat a terveket, amelyeket maguk elé tűztek. Ismételten' hangsúlyozni kell, hogy ezt csak úgy biztosíthatják vezetőink, ha egyénileg foglalkoznak a növendékekkel, akik a tábor befejezése után az alapszervben fejlesztik tovább repülőtudásukat. Ha valamilyeni szervezetünkben elmélyítjük az emberekkel való egyéni foglalkozást és biztosítjuk a kiképzés zavartalan menetét, akkor a tervteljesítés terén is komoly eredményeket érünk el, mert azok a fiatalok, akik érzik, hogy törődnek velük, sokkái nagyobb kedvvel, és sokkal harcosabban hajtják végre a rájuk bízott feladatokat és segítik az alapszerv vezetőségét.*

*A dolgozó nép állama az ifjúság nevelésére igen nagy gondot fordít. Minden feltételt biztosít annak érdekében, hogy fiataljaink fejlett, széleslátókörű tagjai legyenek országunknak. Szövetségünk vezetőinek az a feladatuk, hogy a párt és az állam adta lehetőségeket megmutassák fiataljainknak és harcos kádereké neveljék őket, hogy ezzel erősítsék népi demokráciánkat, és a hatalmas nemzetközi béketábort.*

*Írta: Molnár Lajos MRSZ káder osztályának vezetője*<sup>68</sup>

**Akkori színezésű Pilis-D**<sup>69</sup>

Az 1953-as év zárásaként egy repülő kiállítás hírei.



*„Megnyílt a „Győzedelmes magyar sport” vándorkiállítás*

*December 19-én a sajtó képviselői és az érdeklődő közönség előtt a Sztálin-téri MÉMOSZ székházban megnyitották a „Győzedelmes magyar sport” című kiállítást. A megnyitón Fehér Gyula, a Népművelésügyi Minisztérium tájékoztatási főosztálya nevében és Sebes Gusztáv az OTSB; nevében mondott rövid méltató beszédet.*

<sup>68</sup> Repülés, 1953 (6. évfolyam, 1-24. szám) 1953-08-25 / 16. szám

<sup>69</sup> Repülés, 1954 (7. évfolyam, 1-24. szám) 1954-01-10 / 1. szám

*A kiállítás anyaga érdekes és szép. A kiállított szemléltető eszközök jól kiegészítik a képek hatását. A magyar repülősport is igen szép anyaggal járult hozzá a kiállítás sikeréhez. Modellek és felnagyított fényképfelvételek számolnak be felszabadult hazánk repülősportjának fejlődéséről és eredményeiről.*

*A szép kivitelezésű modellekért és egyéb szemléltető anyagok, kiállításáért köszönet illeti Rull Béla, Hatos Géza, Horváth Ernő, Solymosi Ferenc és a többi elvtársakat, kik szorgalmas munkájukkal hozzájárultak ahhoz, hogy ezen a jelentős kiállításon, mely több vidéki városban is szerepel, a repülősport méltóképpen legyen képviselve.”<sup>70</sup>*



Már a megnyitót követő percekben sok érdeklődő tekinti meg az MRSZ munkáját szemléltető fényképes táblákat. A modellezők, ejtőernyősök, motoros és vitorlázó repülők csoportja a legszélesebb közönséget érdekli



Két rekorder modell teljes felszereléssel, hordozható táskával a kiállításon. A technikai sportokat kedvelő fiatalok ilyen szép modellekben gyönyörködhetnek, s aki kedvet érez, be is léphet üzeme, vagy iskolája modellező körébe

<sup>70</sup> Repülés, 1954 (7. évfolyam, 1-24. szám) 1954-01-10 / 1. szám

## A bánrévei repülőtér, 1954.

### „Időgép 1954.”

- ✓ január 12. – John Foster Dulles amerikai külügyminiszter bejelenti a tömeges megtorlás doktrínáját (bármely szovjet agresszióra atomcsapás a válasz).
- ✓ január 15. – A Katonai Felsőbíróság, mint másodfokú bíróság Péter Gábor és társai bűnügyében – zárt fellebbezési tárgyaláson – az első fokon meghozott ítéletet megerősíti.
- ✓ január 21. – Az Egyesült Államokban vízre bocsátják az első atommeghajtású tengeralattjárót, a „Nautilust”.
- ✓ március 13. – Megkezdődik a Dien Bien Phu-i csata Vietnámban. A franciák vereségét hozza majd.
- ✓ március 20. – Az Magyar Dolgozók Pártja (MDP) Politikai Bizottságában élesen bírálják Rákosi Mátyás kongresszusi téziseit, mert az „elkeni” a hibákat.
- ✓ május 7.
  - Az észak-vietnámi Dien Bien Phu kapitulációjával véget ért Indokinában a franciák gyarmati uralma.
  - Az Egyesült Királyság és az Egyesült Államok visszautasítja a Szovjetunió belépési ajánlatát az Észak-atlanti Szerződés Szervezetébe.
- ✓ május 19. – Rákosi az MDP Politikai Bizottság ülésén élesen szembehelyezkedik Nagy Imrének a politikai intézményrendszer reformjára vonatkozó terveivel.
- ✓ május 23. – Magyar-angol futballmérkőzés Budapesten. (7:1)
- ✓ május 24–30. – Az MDP III. kongresszusa. (A Központi Vezetőség beszámolóját Rákosi tartja, aki továbbra is első titkár marad, és beválasztják a párt vezető testületébe.)
- ✓ június – A Szovjetunió Kommunista Pártja Központi Bizottsága (SZKP KB) levelet intéz a Jugoszláv JKSZ KB-hoz viszonyuk rendezésének szükségességéről.
- ✓ június 26. – A Szovjetunióban, Obnyinszkban üzem behelyezik a világ első, villamosenergia-hálózatra csatlakozott atomerőművét
- ✓ július 15–16. – Ásványrárónál, Kisbodaknál és Dunakilitinél átszakad a Duna gátja, és 550 millió köbméter víz zúdul ki a folyóból, elöntve a Szigetköz jelentős részét.
- ✓ július 20. – Révfalut előnti a Duna vize, közel 1400 épület összedől és kétezernél több ház megrongálódik. Az árhullám július végén vonult le, ezután a károk helyreállítása 380 millió forintba kerül.
- ✓ szeptember 28–október 3. – Belgium, Kanada, Franciaország, NSZK, Olaszország, Luxemburg, Hollandia, Egyesült Királyság és az USA részvételével Londonban megtartják a Kilenck Konferenciáját, melyen az Európai Védelmi Közösség (EDC) alternatív megoldását keresi.
- ✓ október 1.–3. – Rákosi a Központi Vezetőség előtt lelkes hangnemben áll ki a gazdaságirányítás átalakításának programjáért.
- ✓ október 19–23. – Kilenck NATO-ország külügyminiszterének párizsi értekezlete.
- ✓ október 23–24. – A Hazafias Népfront alakuló kongresszusán Rákosi Mátyást a szervezet alelnökévé választják.

- ✓ november 25. – Magyarország megvásárolja a szovjet fél részét a Magyar–Szovjet Polgári Légiforgalmi Rt. (MASZOVLET) légitársaságból, ezzel létrejön a Malév.
- ✓ december 1. – Rákosi Mátyás a Politikai Bizottság ülésén – a szovjet vezetés támogatásának tudtával – ismét támadást indít Nagy Imre ellen. (A belpolitikai bizonytalanságért a miniszterelnököt teszi felelőssé.)
- ✓ december 23. – India és Jugoszlávia államfője közös közleményben hangsúlyozza egy katonai szövetségi rendszerektől független politikai mozgalom szükségességét.

#### 1954 a sportban

- ✓ augusztus 28. – Rozsnyói Sándor akadályfutásban nyolc perc 49,6 másodperces idővel aranyérmét nyer a berni atlétikai Európa-bajnokságon. Ezzel ő a versenyszám első hivatalos világcúcstartója.
- ✓ Öttusa-világbajnokság, Budapest
- ✓ Juan Manuel Fangio második elsősége az autóversenyzés királykategóriájában, a Formula–1-ben.
- ✓ június 16.–július 4. Az 5. labdarúgó-világbajnokság Svájcban. A favorit magyar válogatott meglepő vereséget szenved (3:2) a döntőben, az NSZK csapatától. A futballmeccs a berni cso-da néven megy át a német köztudatba. Itthon zavargások történnek Budapesten a meccs elvesztése miatt!
- ✓ A Bp. Honvéd SE nyeri az NB 1-et. Ez a klub negyedik bajnoki címe.

#### 1954 a zenében

- ✓ Megjelenik minden idők legsikeresebb elektromos gitárja, a Fender Stratocaster
- ✓ Elvis Presley a Sun stúdióban, Memphisben lemezre veszi először a That's all right mama című számot
- ✓ május 20. Megjelenik a rockzene történelmének egyik leghíresebb és legfontosabb dala, Bill Haley „Rock Around the Clock”-ja. A dalnak már a címe is szállóige lesz

„Nem mindig az a szép, ami igaz,  
és végeredményben ki tudja, hogy mi az igazság.”<sup>71</sup>

Elkezdődik az 1954. év.

„ Az új esztendő küszöbén

*Ebben a cikkben most javarészt nem arról lesz szó, hogy az 1953-as év harcait hogyan, milyen körülmények között vívtuk meg. Erre csak visszatekintünk, hogy összehasonlítsuk az akkori helyzetet az újjal, a mostanival, amikor olyan alapokon állunk, melyet a párt új irányelvei, határozata képeznek.*

*Milyen alapokra is helyeztük az 1954-es kiképzési évet még az elmúlt ősszel? Szövetségünk Központi Vezetősége 1953. IX. 22-i határozata értelmében az új tagok tömeges beszerzésére és alapos téli elméleti előkészítésére. Ez kétségen kívül helyes volt és ma is helyes. Az ilyen alap megteremtése biztosíték arra, hogy már most, de különösképpen a repülő főidényben szervezeteink lélettől duzzadnak, mozgalmassak legyenek.*

*Még hosszabb idő szükséges ahhoz, hogy a repülőtereket tömegesen ellepjék a fiatalok. De már most, amikor a repülés gyakorlati munkája az időjárás miatt kissé nehezebb és körülményesebb, — mint a hó alól a magának életet követelő hóvirág, — úgy bukkantak elő a téli repülőtáborok és a hétköznapi repülőüzemek. Ki tagadhatná, hogy ezek az eddig soha nem látott hajtások, a növendékekben és oktatóinkban megnyilvánuló, a nehezebb körülmények között is repülni akaró erők, a téli előkészítő munka, az új csoportok megszervezésének beszédes eredményei? Nem, ezt még azok a borúlátók sem tagadhatják, akik még az 1953-as év novemberében is arról vitatkoztak, hogy legyen-e egyáltalán télen repülés. Úgy gondoljuk, ehhez nem kell külön kommentár!*

*De talán mégis!? Igenis kell! Rá kell mutatnunk arra, hogy a repülés területén dolgozók, vezetőktől egészen az alsóbb szervekig, nem számoltak a párt elmúlt évi júniusi határozatának hatásával a saját munkaterületükön. Az ellenség a szövetség funkcionáriusaival (legalább is egy részével) el tudta hitetni, hogy a repülés az különleges hely, ahol nem hat semmi, ahol a fiatalokban nincs sok kezdeményezőerő és mindennek vége, mert a kiképzés technikai eszközei megviselt állapotban vannak!*

*Nos, hát cáfol az eleven élet, mely utat tör magának. Persze, hiba lenne, ha a feltörő kezdeményezéseket magára- hagynók, elfeledkeznénk arról, hogy a még több tagot biztosító szervező munka most is a legfontosabbak egyike. Látnunk kell éppen a nyári kiképzés érdekében, hogy a módszeres tagszervezés, a lemorzsolódás utánpótlása nagyon fontos munka. A jó klubtitkár és a szervezet vezetősége már most gondoskodik arról, hogy kik menjenek majd nyáron repülőtáborba. A jó gazda szemével tekintik a fejlődő fiatalokat, s egyengetik saját tapasztalataikkal előttük az utat a tavaszi és nyári repülővizsgák előtt. Ezen túlmenően a repülő szerve-*

<sup>71</sup> Fekete István

zetek csakis így elégíthetik ki fiatalságunk igényeit, csakis ezután válhatnak a fiatalok igazi vezetőivé. Azok a repülő-növendékek, akik érzik, hogy vezetőik felfigyelnek igényeikre és kívánságaikra, és azokat kielégíteni igyekeznek, — bizalommal tekintenek vezetőik felé. A növendékek bizalmát bírni pedig nagy dolog! Az egész repülőmozgalom mozgató rúgója, éltető ereje!

Az előbb szoltunk az oktatásról, az elméleti képzésről, még hozzá úgy, mint kezdeti eredményeink egyik alaptényezőjéről. Ez így is van, de azért e téren koránt sincs minden rendben. Főkövetelmény, hogy ahol oktatás folyik, ott a minőséget, az oktatás színvonalát emelni kell. Ahol pedig sajnos, mert jórészt nem szerveztek köröket, mint például a kiegészítő szakágakban, a rádiózás, az eje.-ugrás, a meteorológia és a szerelőképzésnél, — ott meg kell teremteni az elméleti oktatást.

Hogyan lehet emelni az oktatás színvonalát? Természetesen áldozatos, a fiatalok neveléséért végzett több és jobb munkával. Ez elsősorban az oktatókra és az előadókra vonatkozik. Az előadásokra, a foglalkozásokra való felkészülés az, amely alapot teremt a minőség javítására. Minél színvonalasabb előadást hall a növendék, minél jobb és gondosabban válogatott irodalmat ajánlunk, annál termékenyebb az oktatási munka. Az az oktató, ki ezt figyelmen kívül hagyja, nem képes sikeresen tanítani, s egyben le is becsüli növendékeit. Társadalmi oktatóink sikere is abban van, hogy változatos, érdekes előadásokat tartanak. Ezenkívül egyénileg foglalkoznak a növendékekkel. A sok élet- tapasztalattal rendelkező társadalmi oktatók tanítás közben figyelembe veszik az egyén karakterét, s ez bizony már fél siker.

Az új év. küszöbén szólnunk kell arról is, amelyről eddig keveset beszéltünk, de annál többet ártottunk, — a törvényességről. A törvényességet eddig — enyhén szólva — sokszor megsértettük! Még most sem veszik sokan figyelembe, hogy a klubdemokrácia mellett, a repülés szabályok és törvényes követelmények között történik, éppen a személyes biztonság érdekében. Sokszor repülnek és ejtőernyőznek olyan növendékek, akik nem rendelkeznek orvosi vizsgával, vagy a szabályzatokat nem ismerik. A földi előkészítés körül is bajok vannak. Ha netán mégis megtartják egyes klubokban, azok rendszerint formálisak, s nem töltik be hivatásukat. A tervezések is csak a soron következő feladat munkakönyvi bejegyzésére szorítkoznak. Azzal már vajmi keveset törődnek sokhelyütt, hogy a növendék elméletileg is felkészüljön feladatára. Az ilyen hibák ellen fel kell venni a harcot és biztosítani kell, hogy a gyakorlati repülés és az ejtőernyőzés a törvényes keretek között történjék,

Az előbb arról beszéltünk, hogy a technikai eszközök megviselt állapotban vannak. Ez bizonyos, de nem lehet ok arra, hogy ne célszerűen használjuk fel és ne óvjuk a felesleges rongálódástól. Ha a repülés terén tág tere van az újításoknak és az ésszerűsítő megoldásoknak, akkor ez főleg a technikai berendezésekre vonatkozik. Van arra elegendő példa, hogy ha a növendékeket az anyag szeretetére és hazafias megbecsülésére neveljük, akkor a dolgozó nép vagyonának megóvása nagyobb eredménnyel jár. Ez az út minden szervezetünk előtt nyitva áll. S vannak, szervezetek, akik már ezt az utat követik. Olyan politikai nevelőmunkát kell végezni a szervezetekben, hogy a berendezéseket jó barátjuknak és segítőtársuknak tekintsék s úgy is bánjanak velük a növendékek, a műszaki dolgozók. Az e téren megmutatkozó nehézségek leküzdésére türelmesen kell nevelni a tagságot. A nehézségek megoldása természetesen

*nem egyedül ezen múlik. De feltétlenül előbbre vihetjük vele végleges műszaki megerősödésünket.*

*Végül is elmondhatjuk, hogy az elmúlt évből megizmosodva léptünk át az új esztendőbe. Megszaporodtak az üzemi és iskolai repülő-körök. Szervezeteink élén tapasztalt vezetők állnak. Erősödik a repülés társadalmi mozgalma is. Ez évben még több szakember támogatja szervezeteinket az elmélet elsajátításában. Ez évben még több fiatal lépi át a repülőszervezetek küszöbét, s hódol kedves és hazafias sportjának, a repülésnek.”<sup>72</sup>*



Megújul a *Repülés* folyóirat is és újra lesz önálló lapjuk a modellezőknek!

„ Színes új köntösben jelenik meg a „Repülés“

*A Magyar Repülő Szövetség az új esztendőre kedves meglepetéssel köszönti a „Repülés“ olvasótáborát. 1954 januárjától színes fedőlappal jelenik meg a repülő fiatalság lapja. A szövetség egész évben szívósan dolgozik majd, hogy a lappal még jobban kielégítse a repüléssel foglalkozók igényeit.*

*Havonta egyszer, tizenhat oldalon jelenik meg az Ifjú Sólyom.*

*Az MRSZ a Magyar Modellező és Sportbizottság javaslatára elhatározta, hogy a modellezők lapját havi kétszeri, nyolcoldalas megjelenés helyett – egyszer tizenhat oldalon adja ki. Ilymódon a lap tartalmát változatosabban és a célnak megfelelőbben lehet összeállítani. A tizenhatoldalas Ifjú Sólyom változatlanul a 25-i „Repülés“-sel jelenik meg.”<sup>73</sup>*

„ Éberebben őrizzük klubjaink felszerelését!

*Dolgozó népünk, pártunk és kormányunk szeretettel gondoskodik arról, hogy ifjúságunk minél nagyobb tömegének biztosítsa a repülés elméleti és gyakorlati elsajátítását.*

*Ennek érdekében szakképzett oktatókat, repülőtereket és gépeket, alkalmas klubhelyiségeket és szemléltető oktatási segédleteket állítanak a növendékek kiképzésének szolgálatába. A klubok nagyrésze eredeti metszetekkel és alkatrészekkel is rendelkezik, melyek megkönnyítik az oktatási anyag megértését és elsajátítását.*

*A repülő szakoktatáshoz szükséges anyagokon kívül még egyéb felszerelések is vannak klubjainkban, így: rádió, sakk, asztalitenisz, stb. teszik kellemessé a klubban töltött időt.*

*Több helyen azonban hiba van ezeknek az anyagoknak gondos kezelésében és megőrzésében. Napközben például sok klubba lehet úgy bemenni, hogy az irodából észre sem veszik. A helyi-*

<sup>72</sup> Repülés, 1954 (7. évfolyam, 1-24. szám) 1954-01-10 / 1. szám

<sup>73</sup> Repülés, 1954 (7. évfolyam, 1-24. szám) 1954-01-10 / 1. szám

*ségekben pedig értékek, népi vagyont képező felszerelések vannak, gyakran rendetlen összevisszaságban, úgy, ahogy előző este otthagyták azokat.*

*Ezen a helytelen állapotón mielőbb változtassanak klubjaink Vezetőségei, hogy hiánytalan és jól karbantartott felszereléssel folyhasson a fiatal növendékek oktatása és szórakozásának biztosítása.*

*A jövőben egyenként foglalkozunk azokkal a klubokkal, ahol ezentúl is a fent elmondott hiba kirívó eseteit látjuk.”<sup>74</sup>*

Ismét egy dogmatikus megnyilvánulás, az országos repülőszajtóban.

*„ Megjegyzés egy REI előadáshoz*

*Sok növendéktársammal együtt örömmel vettük tudomásul a REI előadássorozatát, mely a teljesítményrepüléseket végrehajtani kívánó fiatalok részére sok segítséget fog nyújtani. Éppen ezért nagy érdeklődés előzte meg az első előadást, melyet Rotter Lajos<sup>75</sup> tartott meg január 26-án. Mondanom sem kell, hogy a mi részünkről, a fiatal „C“ vizsgások részéről alig vártuk az előadás megkezdését, hiszen mi ebben az évben komoly teljesítményeket szeretnénk repülni.*

*Alighogy elkezdődött az előadás, úgy éreztem, hogy csalódtam, sőt a későbbiek során felháborodtam az elmondottak hallatára. Meg kell, mondjam őszintén, úgy éreztem magamat, mint akit alaposan becsaptak. Nem a vitorlázórepülés fejlődéséről, hanem egyebekről hallottam. Az egész előadás egy nacionalista, kispolgári eszmétől átítatott, burzsoá osztálybeli elemek dicsojtése volt. Olyan embereket állított az előadó példaképül, mint a „becsületes magyar ember” megtestesítője, igaz hazafi, mint Kara<sup>76</sup> horthysta alezredes. Nincs szükségünk nekünk olyan „példaképekre“, mint a „jószándékú“ József főherceg, vagy Teleki Pál gróf. Ne Horthy István „jóindulata” segítse a magyar repülést. Ezek a fent és az előadáson említett személyek finom kifejezéssel nevezhetők a haza ellenségeinek. Ha egyik-másik már nem is él, életükben nem a haza javát szolgálták, hanem azt elárulták. Nincs szükség arra, hogy bizonyításra kerüljön olyan „munkáskáder” asztalosnak a repülésben szerzett érdemei, mint a gyöngyösi Molnár asztalos, aki Gyöngyös akkori polgármesterének kedveltje, annak a polgármesternek, akit Puky-nak hívtak, aki állítólag „csalt, rabolt, sikkasztott”, de nem a repülésért, hanem Gyöngyös város dolgozó népét nyúzta,<sup>77</sup> s az állam által kivetett súlyos adókat többszörösen és kegyetlen szigorral behajtotta. Az előadó olyan tényeket kívánt bizonyítani, hogy a cserkészrepülők jó kollektíva volt, mert ott egyenrangú félként volt megtalálható munkásgyerek,*

<sup>74</sup> Repülés, 1954 (7. évfolyam, 1-24. szám) 1954-01-10 / 1. szám

<sup>75</sup> A magyar repülés és ebben is a vitorlázórepülés emblematikus személyisége. Mérnök, tervező, gépépítő, teljesítményrepülő, akit e munkájáért a világ repülésének élvonalában tartanak nyilván. Ja, és cserkészrepülő... aki a múltat nem hajlandó megtagadni!

<sup>76</sup> A cikkben említett személyekről részletesen a Rónaföldi Zoltán: Múltba nézek... Az ózdi cserkészrepülés története és emlékei 1931-1945 könyvben is lehet olvasni. (Magyar Elektronikus Könyvtár)

<sup>77</sup> Az adókat mindig is beszedték! Így tette ezt a párt is az '50-es években, beszolgáltatásnak is hívták faluhelyen és könyörtelenül elvettek mindent, amit a begyűjtők gondoltak. Ezen túl pedig nemcsak a javakat, ingatlanokat, ingóságokat, hanem akár az emberek szabadságát, sőt életét is...

gyáros, arisztokrata és szegény paraszt. Köszönjük az ilyen kollektívát. Ennek a levét csakis a munkásosztály gyermekei itták meg. Ezekről beszélt az előadó: Rotter Lajos. Ezért csaptak be engemet és sok más fiatal, aki ott volt. Ezekután már nem csodálkozunk azon, hogy az előadó nem beszélt a szovjet repülőkről, azokról a szovjet hősookról, akiknek mi, magyar munkásifjak köszönhetjük a repülés lehetőségét. Vagy nem beszél a Dolgozó Ifjúsági Szövetségről, annak szerepéről a repülésben.

Azt kérem, közöljék le cikkemet a Repülésben, mert úgy gondolom, ehhez a kérdéshez még sok repülőifjúnak lesz hozzászólása.

Filder Bertalan „C“ vizsgás növendék,  
a VIII. ker. alapszerv szervezőtitkára<sup>78</sup>

Nos, aki egy kicsit is tájékozott a magyar repülés, abban is a vitorlázórepülés indulásában, és folytatásában, az bizonyára ismeri ezeket a neveket. Rotter Lajosét pedig főleg, a cserkészrepülést meg még inkább...

Természetesen Rotter Lajos arról tarthatta az előadását, amiben ő, igen magas szinten, részt vett. Kiváló mérnök, korát előző repülőgép tervező, sikeres teljesítményrepülő és fiatalok százait nevelte, oktatta. Repülőtereket keresett és talált az országban, így a hármashatárhegyit is, a sajkókápolnait is... Ha valakire büszkék lehetünk, akkor ez ő volt! Igaz, hogy ő nem dicserhette az elvárásoknak megfelelően a szovjet repülést, mert azt pontosan a szovjetek gondosan eltitkolták a két háború között is, a tőlük megszokott teljes bizalmatlanság jegyében. Sőt egy sor nemzetközi szervezetbe be sem voltak hajlandóak lépni...

A két háború közötti hazai vitorlázó repülésünk akkor a világ élvonalába tartozott, még a maga „szegénységében” is, az abban dolgozó gépépítőkkal, tervezőkkel és repülőkkel együtt.

Ha ezeknek az elmúlt éveknek a hivatalos sajtóját nézzük, akkor értjük, hogy a „múltat végképp eltörölni...” ez nem csak az Internacionálé szövege, hanem így is gondolták. Ennek ellenére súlyos hiba, ha megtagadjuk az elődök értékes munkáját! Nekünk sem szabad ezt tenni az '50-es évek repülésével, legfeljebb a politikának a torzultságával nem érthetünk egyet, hiszen a repülésben kiváló dolgok és teljesítmények születtek!

Ekkora tájékozatlanság és politikai elvakultság láttán, amely a cikkíró teljes repüléstörténeti analfabetizmusát mutatja, csak egy idézet ehhez:

„Atyám! Bocsáss meg nekik, mert nem tudják, mit cselekszenek!”<sup>79</sup>

Egy kis kitekintés a borsodi repülő és ejtőernyős helyzetbe.

„ HOZZÁSZÓLÁS A SZERVEZÉS ÉS KIKÉPZÉS JÓ MÓDSZEREIHEZ

<sup>78</sup> Repülés, 1954 (7. évfolyam, 1-24. szám) 1954-02-10 / 3. szám

<sup>79</sup> Lukács 23,34.

*A Magyar Repülő Szövetség Központi Vezetősége határozatot hozott 1953. szeptemberben, amelyben feladatul tűzte ki szervezeteink elé, hogy munkánkkal a Magyar Repülő Szövetséget tegyük az ifjúság tömegszervezetévé. El szeretném mondani azt, hogy nálunk Miskolcon a fent említett feladatot, hogyan és milyen módszerekkel hajtottuk végre, valamint hogyan végezzük munkánkat...*

*miként tudjuk emelni taglétszámunkat és biztosítani a tömegszervezetté válás feltételeit. A feltételek voltak: hogy nagyüzemeinkben, így a Lenin Kohászati Műveknél, a Dimávag és Könnyűgépgyárnál, a Nehézszerszám-gépgyárnál, a 100-as számú MTH -ban, valamint a Rákosi Mátyás Műszaki Egyetemen önálló alapszervezeteket hozzunk létre társadalmi vezetőséggel. Ezenkívül még ejtőernyős köröket és repülő csoportokat kellett létrehoznunk Kuriyánban, a 101. számú MTH-ban, Kazincbarcikán, Perecesen, Sajószentpéteren és a város területén lévő egyéb középiskolákban...*

*Egy vándorkiállítást szerveztünk, amely sorrendben mindig annál a vállalatnál volt, melynek területén a szervezés folyt. A kiállítás keretében egy „Csíz” típusú motoros gépet, egy „Szelő” típusú vitorlázógépet és több modellt mutattunk be. Mindenütt állandó változással egy-egy növendék adott felvilágosítást az érdeklődők részére. Miután megvolt a kellő létszámú jelentkező, megtartottuk az orvosi vizsgálatot. Az alakuló taggyűlésen megválasztottuk a helyi alapszerv elnökét és társadalmi vezetőségét.*

*Így alakult meg először az Egyetemi, majd a Nehézszerszám-gépgyári, 100-as számú MTH, Dimávag és a Lenin Kohászati Művek alapszervezete. A szervezési munkából egyaránt kivette a részét a titkáron és politikai vezetőn kívül a vitorlázó és motoros kiképzésvezető, valamint a hangármester és a repülőgépszerelő is...*

*Juhász György*

*Miskolci MRSZ Klub* <sup>80</sup>

*„ A Magyar Repülő Szövetség csörlőrendszerű repülési üzemének gyorsítása és gazdaságosabbá tétele érdekében jelígés, nyilvános pályázatot hirdet:*

*magánjáró csörlőkötél visszahúzó berendezés tervezésére.*

*A kötélvisszahúzó berendezésnek feladata, hogy a csörlő- agregátor dobjaira felcsévelt acélsodrony köteleket a repülőtéren (füves terepen) az agregátortól kb. 1200 m-re, az indítási helyre húzza.*

*A magánjáró berendezésnek a következő feltételeket kell kielégíteni:*

- 1. Két egyenként 1200 m-es 4,5 mm-es 0 drótkötél kihúzását 25–30 km/óra sebesség mellett.*
- 2. Az alváz és annak rúgózását úgy kell megoldani, hogy a terep egyenlőtlenségeit üzembiztosán bírja.*
- 3. Egyszerű vezetést és kezelhetőséget... ”<sup>81</sup>*

<sup>80</sup> Repülés, 1954 (7. évfolyam, 1-24. szám) 1954-03-10 / 5. szám

Az 1954-es év meghozza a „minősített” sportoló megnevezést és az ehhez szükséges feltételek is kiírásra kerülnek.<sup>82</sup>

*„Repülők, ejtőernyősök, modellezők! Legyetek minősített sportolók!*

*A repülés, ejtőernyőzés és a modellezés első ízben szerepel az OTSB,<sup>83</sup> által kiadott sportminősítési szabálykönyvben feltüntetett sportok között.*

*Az egységes sportminősítési rendszer a magyar sport további fejlődését, a sportolók tudásbeli színvonalának növelését s a tömegek rendszeres sportolásba való bekapcsolódását szolgálja...*

*Repülő*

*Érdemes sportrepülő lehet az, aki nemzetközi repülőversenyen 1–6. helyezést ér el, vagy,*

*aki nemzetközi rekordot állít fel, vagy aki legalább két egymás után következő nemzeti versenyen első helyet ér el, vagy*

*aki legalább három országos csúcseredményt tart, vagy*

*aki az érdeemes sportrepülő szint követelményeit teljes egészében teljesítette.*

*I. osztályú sportrepülő lehet az, aki nemzeti repülőversenyen első helyezést ér el és az első osztályú szint követelményeiből kettőt teljesít, vagy*

*aki egy országos csúcst tart és az első osztályú cím követelményeiből egyet teljesített, vagy*

*aki az első osztályú szint követelményeit teljes egészében teljesítette.*

*II. osztályú sportrepülő lehet az, aki nemzeti repülőversenyen 2–4 helyezést ér el, ha legalább négy másodosztályú versenyen vett részt, vagy*

*aki a másodosztályú szint követelményeit teljes egészében teljesítette.*

*III. osztályú sportrepülő lehet az, aki teljesítette a harmadosztályú szint követelményeit.*

<sup>81</sup> Repülés, 1954 (7. évfolyam, 1-24. szám) 1954-03-10 / 5. szám

<sup>82</sup> Repülés, 1954 (7. évfolyam, 1-24. szám) 1954-03-25 / 6. szám

<sup>83</sup> OTSB Országos testnevelési és Sport Bizottság. Az Országos Testnevelési Tanács állami, a sportigazgatásért felelős szervezet, mely 1913 és 2007 között több néven működött. 1914-től Országos Testnevelési Tanács (1919-ben Testnevelési Ügyek Direktóriuma) 1941-től Országos Sport Központ, Nemzeti Sport Bizottság. 1945-től Legfelső Sport Tanács, 1948-tól Országos Sporthivatal, 1951-től Országos Testnevelési és Sportbizottság, 1973-tól Országos Testnevelési és Sporthivatal, 1998-tól Gyermek-, Ifjúsági és Sportminisztérium, 2004-től Nemzeti Sporthivatal, majd 2007-ben beolvadt az Önkormányzati és Területfejlesztési Minisztériumba.

1951-ben a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsának törvényerejű rendelete értelmében a VKM keretében működő OSH helyett létrejött a minisztertanács alá rendelt Országos Testnevelési és Sportbizottságot (OTSB), az összes testneveléssel és sporttal foglalkozó állami- és társadalmi szervezetet egyesítette, elnöke: Hegyi Gyula államtitkár. Az Országos Társadalmi Labdarúgó Szövetség elnöke: Barcs Sándor. Az 1956-os forradalom idején létrejöttek forradalmi bizottságok a sportmozgalom területein is. A forradalmi erők leváltották az OTSB vezetőit és több munkatársát, és megszűntnek nyilvánították az MHK mozgalmat (Munkára, harcra kész). A szabadságharc leverése után a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa törvényerejű rendeletével megszüntette az OTSB-t, helyette a sporttal kapcsolatos állami feladatokat az Oktatási és Népművelődési Minisztériumból az összevont Művelődésügyi Minisztériumnak kellett ellátni (1956. december 31.), majd létrejött a Magyar Testnevelési és Sporthivatal (MTSH).

*Osztálymegtartás; A minősítés megtartásához szükséges, hogy a sportoló a minősítés megszerzését követő évtől kezdve évenként minősítési osztályának megfelelő, vagy azt meghaladó teljesítményrepülést végezzen.*

#### MINŐSÍTÉSI SZINTEK

Teljesítmény megnevezése	Érdemes sportrepülő	I. o.	II. o.	III. o.
Repült idő	150 óra	90 óra	35 óra	20 óra
Ebből motoros	50 óra	—	—	—
Magassági repülés	3500 m	3000 m	2000 m	1000 m
Távrepülés	300 km	150 km	100 km	50 km

#### CÍMEK ÉS OSZTÁLYOK NŐK RÉSZÉRE

A címek és osztályok, valamint azok elnyerése és megtartása azonos a férfiak minősítési szintjeivel

#### MINŐSÍTÉSI SZINTEK NŐK RÉSZÉRE

Teljesítmény megnevezése	Érdemes sportrepülő	I. o.	II. o.	III. o.
Repült idő	150 óra	90 óra	35 óra	20 óra
Ebből motoros	15 óra	—	—	—
Magassági repülés	3000 m	2500 m	2000 m	1000 m
Távrepülés	300 km	150 km	100 km	50 m

#### Ejtőernyős-sport

*Érdemes sportoló az a versenyző, aki az összetett versenyben magyar bajnokságot nyer, vagy aki egy versenyszámban magyar bajnokságot nyert és a „Minősítési szintek“ táblázatban feltüntetett ugrásszámnak legalább 50 százalékaival rendelkezik, vagy aki a magyar bajnokságon II—III. helyezést ér el és a „Minősítési szintek“ táblázatban feltüntetett ugrásszámnak legalább 75 százalékaival rendelkezik, vagy aki bármelyik versenyszámban magyar csúcsot állít fel és a „Minősítési szintek“ táblázatban feltüntetett ugrásszámnak legalább 50 százalékaival rendelkezik, vagy aki az érdeemes sportolói minősítési szinteket teljesíti.*

*I. osztályú sportoló az a versenyző, aki legalább területi méretű, versenyen I—III. helyezést ér el, ha legalább 3. I. osztályú és legalább 10 II. osztályú versenyző indult a versenyen, vagy aki bármelyik versenyszámban magyar csúcsot állít fel, vagy aki az I. osztályú minősítési szinteket teljesíti.*

*II. osztályú sportoló az a versenyző, aki bármilyen versenyen I—III. helyezést ér el, ha legalább 6 II. osztályú versenyző indult a versenyen, vagy aki a II. osztályú minősítési szinteket teljesíti.*

*III. osztályú sportoló az a versenyző, aki a III. osztályú minősítési szinteket teljesíti.*

*Osztálymegtartás: Legalább két – az illető osztályba minősített – versenyző megelőzése valamilyen versenyen.*

**MINŐSÍTÉSI SZINTEK**

	Érdemes sportoló		I. o. sportoló		II. o. sportoló		III. o.
	Férfiak	Nők	Férfiak	Nők	Férfiak	Nők	F. és Nők
Gyakorló ugrások száma .....	150	100	60	40	25	15	6
Ebből kötelező:							
a) Sportgépből ugrás legalább...	5	3	3	2			
Ezek közül fordulóból .....	60° 1 ugr.	45° 1 ugr.	45° 1 ugr.				
b) Éjszakai ugrás legalább .....	3	2	1		1 ugrás éjjel vagy vízbe		
Vízbeugrás legalább .....	3	2	1	1			
c) Késleltetett nyitás legalább..	50 mp 1 ugrás	40 mp 1 ugrás	30 mp 1 ugrás	25 mp 1 ugrás	15 mp 1 ugrás	10 mp 1 ugrás	
d) Célbaugrás .....	600 m magasságból 50 m sugarú körbe 1 ugrás		600 m magasságból 100 m sugarú körbe 1 ugrás		600 m magasságból 200 m sugarú körbe ugrás		
e) Összetett ugrás: késleltetett nyitás, egyidejűleg célbaugrás (a maximálisan elérhető pontok számához arányított százalékban kifejezve).....	70 % 1 ugrás	60 % 1 ugrás	50 % 1 ugrás	40 % 1 ugrás			
f) Pontos késleltetett nyitás (a maximálisan elérhető pontok számának legalább 70%-a mell.)	30 mp 1 ugrás	30 mp 1 ugrás	20 mp 1 ugrás	20 mp 1 ugrás	15 mp 1 ugrás	10 mp 1 ugrás	

*Megjegyzés.* A minősített versenyzőnek tevékenyen részt kell vennie az MRSZ ejtőernyős mozgalmában.

„Repülnek az új Kányák



A köd oszlik s a HA-RUE kacsú testén megcsillan a napsugár



Jobb kísérünk a HA-RUD. Gépünk szárnya alól belátni vezetőtülésébe

*A kormányprogram, élénken berregő-csattogó új motoros vontató repülőgépek alakjában is megvalósul a repülő fiatalok számára. A vontatással történő vitorlázórepülő kiképzés a legmodernebb, s egyben a leggyorsabban vezet eredményre. Hat új Kánya típusú repülőgép készült most el, hogy a nyári idényben vándorvontatással örvendeztesse meg az ország repülőit. A gépek ellátogatnak a különböző repülőterekre és két-két hétig a helybeli repülő szervezet növendékeit vontatja. Így lehetőség nyílik arra, hogy elsősorban a vidéki növendékek fejlődjenek és repülő tudásukat nagymértékben emeljék. Képriportunkban a széria első három gépének repülését mutatjuk be olvasóinknak.”<sup>84</sup>*

Ez aztán jó és reménykeltő hír az ózdiaknak is, mert amint arról már írtunk, a klubnak motoros gépe 1951-től már nem volt. Ilyen módon, aztán sok kérésre, könyörgésre, majd a bánrévei repülőtéren előfordulnak a Kánya vontatógépek, de mások is, így majd UT-2 Galamb is. Egészen addig, amíg el nem készül egy újabb Po-2-es. Ezt szintén az „instandolás”

<sup>84</sup> Repülés, 1954 (7. évfolyam, 1-24. szám) 1954-04-25 / 8. szám

módszerének esik majd áldozatul, pedig rengeteg munka és anyag is van benne, helyből. Minderről majd, ha odaérünk írni fogunk.

**Kánya,  
HA-RUE<sup>85</sup>**



74



**A Kánya vontatásra készül<sup>86</sup>**

*„ Az 1954. évi vitorlázórepülő versenyek kiírása*

*A versenyek helye és időpontja:*

*Junior kategória, Dunakeszi, V. hó 10-től 22-ig. Senior kategória, Dunakeszi, V. hó 24-től VI. 5-ig. Nemzeti Verseny, Hajdúszoboszló, VI. 10-től VI. 26-ig.*

*A junior és senior kategória nevezéses, a Nemzeti Verseny meghívásos alapon történik. A nevezéseket a repülőszervezetek végzik az e célra kiadott úrlapon.*

**NEVEZÉSI HATÁRIDŐ: 1954. ÁPRILIS HÓ 15.**

*A Nemzeti Versenyre a meghívást a verseny rendezőbizottsága küldi meg.*

*A versenyeken való részvétel feltételei:*

- 1. MRSZ-tagság.*
- 2. Junior kategóriában az ezüstkoszorú egyik feltétele és egy évnél nem idősebb ezüstkoszorú.*
- 3. Senior kategóriában az ezüstkoszorú.*
- 4. Vontatásra is érvényes szakszolgálati engedély.*
- 5. Érvényes sportigazolvány.*

*Az egyes kategóriák géptípusai:*

*Junior „Pilis”*

<sup>85</sup> Winkler archív /www.avia-info.hu

<sup>86</sup> www.avia-info.hu

*Senior „, Cinke”*

*Nemzeti Verseny „Június 18”*

*Versenyszámok*

1. Magasságynerés, az indulási helyhez való visszatéréssel.
2. Kijelölt útvonalszakasz minél többszöri átrepülése, magassági értékeléssel.
3. Magassági repülés, három felemelkedés együttes értékelésével. Az indulási helyhez való visszatéréssel
4. 100 km-es céltáv sebességi értékeléssel.
5. 100 km-es háromszög, sebességi értékeléssel.
6. Távolsgái repülés, az Indulási helyhez való visszatéréssel, magassági értékeléssel.
7. 300 km-es céltávrepülés, törtvonallú pályán, magassági értékeléssel.
8. A versenyszámok közül bármely feladat megismétlése. (A versenybizottságnak az Ismétlés kérése írásban adandó át.)

*A Magyar Repülő Szövetség Repülési Osztálya* <sup>87</sup>

Az ózdi klubtól *Borsodi István* szerepelt, a junior vitorlázóversenyen, amelyet *Duna-keszi –Alagon* rendeztek meg. A versenyzők egységesen a *Pilis-D* változatával repültek.

„ Végéért a junior vitorlázóverseny.

*A kedvezőtlen időjárás ellenére sok tapasztalatot szereztek versenyzőink, s az eredmények a további jó munkára ösztönzik az immár klubjukba visszatért versenyzőgárdát. Rapor-tunkban a verseny egyes mozzanatairól számolunk be olvasóinknak.*

*A versenyen a következők vettek részt, egyben közöljük ponthelyezésüket: Rondzik József 285, Krajpos Zoltán 280, Tozonyi Kálmán 278, Nedoba Miklós 270, Gratzler Károly 190, Csizmadia Sándor 179, Szalma János 170, Kosztolnyik Mihály 106, Kapeller József 162, Ládonyi Mária 157, Horváth Mária 145, Kalász Tibor 144, Csizmadia István 139, Hideghéty József 137, Berta Klára 129, Sarok József 110, Steiner István 85, Borsodi István 81, Mecher János 58, Spiller Ferenc 26.* <sup>88</sup>

„ – Mi a véleményed a verseny egységes gépéről, az új „Pilis -ről?

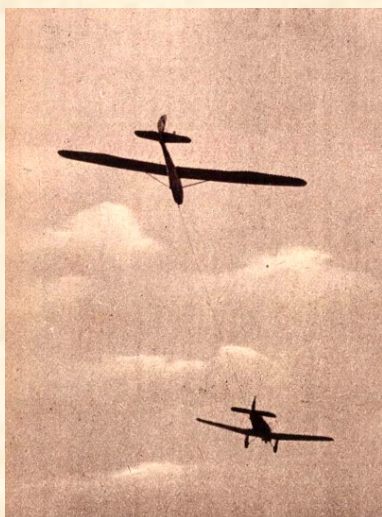
<sup>87</sup> Repülés, 1954 (7. évfolyam, 1-24. szám) 1954-04-10 / 7. szám

<sup>88</sup> Repülés, 1954 (7. évfolyam, 1-24. szám) 1954-06-10 / 11. szám



A verseny végével a rendező rövid értékelést ad a küzdelemről és felolvassa a helyezési sorrendet

–Az MRSZ nagyszerű gépparkot bocsátott rendelkezésünkre. Az új, zártkabinos, súlypontcsőrölhető Pilisek itt állották ki a próbát. Az új Pilis nagyszerűen siklik. Igen előnyös a szélvédett kabin és különösen idegen területen való leszállásnál nagyon jól bevált a kerék-



fék. A kerék a vontatásos indulásnál megszünteti a rángatást, mert a gép fokozatosan enyhén kezd a vontatógép után gurulni. Talán egyedüli baj az, hogy a kabin napsütésben hamar bemelegszik. De a Repülésben nemrégem megjelent egyik cikk alapján arra gondoltam, hogy a kabintetőt függönnyel látjuk el, melyei fent, vagy két oldalt előre lehet húzni. Ez azt hiszem, az új Cinkéknél sem lenne rossz... ”<sup>89</sup>

„ A vitorlázó repülők junior versenyének időszaka az időjárás átalakulásának utolsó szakaszára, melegedő, csendes, termikus feláramlásokban gazdag jellegűvé válására esett. A korábbi hetek hideg, borult, sokszor szeles napjai folyamán úgy tűnt, mintha sohasem jönne már el a május gomolyfelhős, nyugodt, csendes ideje, amire pedig az MRSZ versenyt rendező részlege a kiíráskor annyira számított, hogy amikor a várt időjárás nem köszöntött be, elhalasztotta – igen helyesen – a kezdést egy héttel... ”<sup>90</sup>



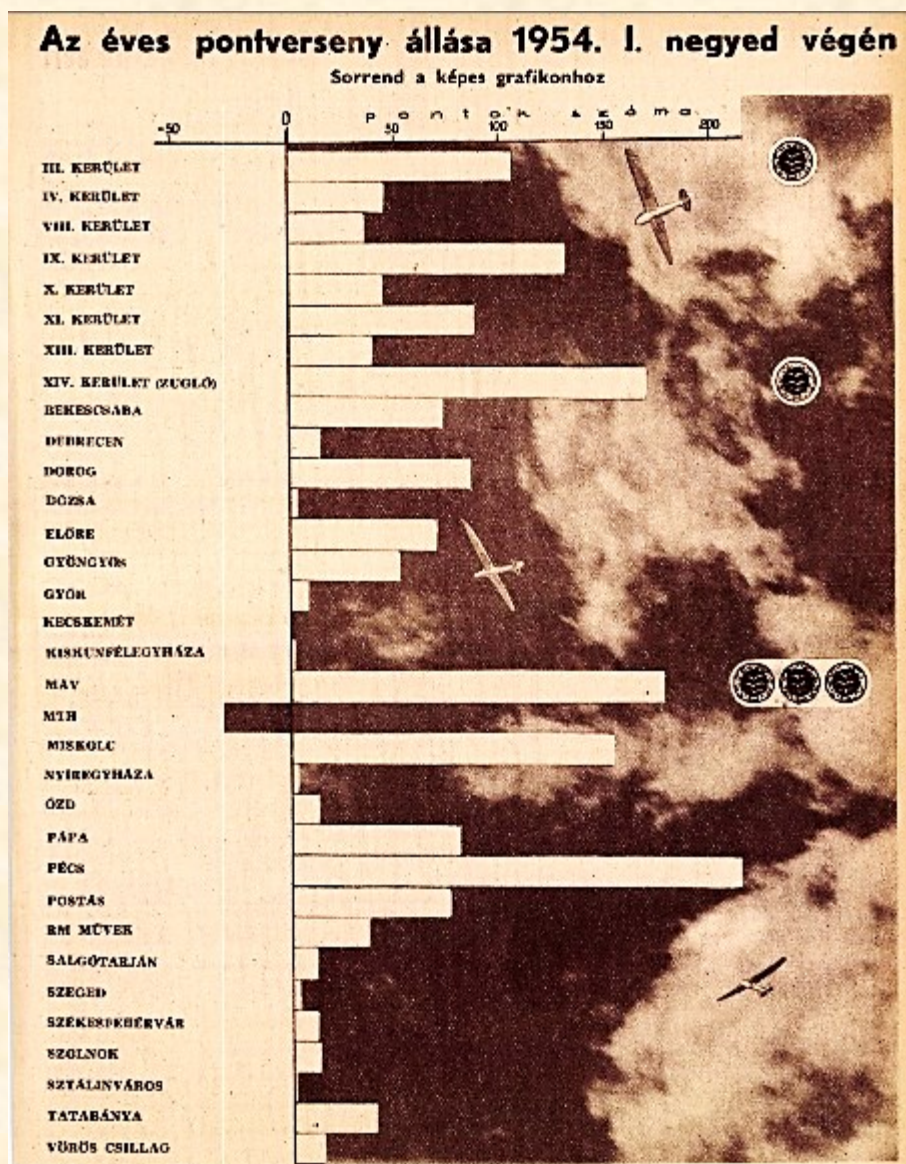
A versenyt Rágyánszki András, az MRSZ titkára nyitotta meg. A versenyzőket üdvözlő szavaiban a múltévi eredmények megdöntésére hívta fel



Az új zártülékes Pilisek sora a verseny megnyitón. Minden versenyző ugyanazzal a típusal repül

<sup>89</sup> Rondzik József, a Junior-verseny győztesének nyilatkozatából. Repülés 1954 (7. évfolyam, 1-24. szám) 1954-06-10 / 11. szám

<sup>90</sup> Tardos Béla: A junior vitorlázóverseny időjárásáról. Repülés, 1954 (7. évfolyam, 1-24. szám) 1954-06-10 / 11. szám



Repülőklubok pontozása<sup>91</sup>

Ami az 1954-es év repülőszajtójának megnyilvánulásait illeti, már kevesebb a politikai jellegű cikk.

Feltűnő az is, hogy a nyári táborok előzetes szervezéséről sincs az előző évekhez hasonló hírvetés. A klubok küldenek be egy-egy cikket, amiből kiderül, hogy ilyen-olyan tábort rendeznek.

Lesz majd utólagos összefoglalás, de nincsenek a táborokról sem komoly, képes beszámolók, mint korábban! Erről is inkább az egyesületi levelezők adnak számot.

Kérdés, 1954-re a *nagy létszámú kiképzések* már nem igazán voltak elvárások és előirányoztak?

<sup>91</sup> Repülés 1954 (7. évfolyam, 1-24. szám) 1954-05-10 / 9. szám

A *bánrévei repülőtérről* fennmaradt fényképek azonban sok fiatalot mutatnak, de ők már mind az *ózd-i klub* növendékei?



Megbeszélés<sup>92</sup>

Koma és Vöcsök a bánrévei repülőtéren,  
meg a népes repülők csoportja.  
Bánréve, 1954.

A kép már nem mutat négy *Komát*,  
mint korábban volt...



... és egy színezett  
kép ugyanerről



<sup>92</sup> Básti József: Ózd – Bánréve Az ózd-i repülés története 1932-1965 <http://www.tar.hu/banreve/> A képen jól látható a sportrepülők gyakorló formaruhája. (RZ)



Történt viszont egy, akkoriban merőben szokatlan és nagyon merész dolog is. 1954-ben a *bánrévei repülőkhöz* csatlakozott a fiatal, *sajónémeti katolikus pap* is, mert megtetszett neki a repülés. Csodák-csodájára engedélyezik neki, később aztán lassacskán elmaradt... Vagy a munkája lett több, esetleg mégsem nézték jó szemmel a fiatalok közötti ténykedését? Ezt is a visszaemlékező szavaival adjuk közre.

*„ A starhelyünk a repülőtér keleti végén volt, közel a vasúthoz. A Sajó híd felőli sarkában határozott mozgású fiatalember közeledtét láttuk. Öltözéke szokatlan volt, csak amikor közelebb ért, láttuk, hogy egy fiatal pap, reverendában. Valamennyien csodálkoztunk a megjelenésén. Paphoz illően udvariasan köszönt és bemutatkozott. Elmondta, nemrégől szolgál Sajónémetiben és onnan gyakran látja a repülést. Ha volna rá lehetőség, Ő is szeretne megtanulni repülni, Borsodival összenézve, hirtelen azt sem tudtuk, mit mondjunk neki. „Pap, abban az időben?” De ha már ide gyalogolt vagy 3 kilométert, elvittük repülni, legyen fogalma a repülésről. Nagyon tetszett neki és ígérte, hogy meg akar tanulni. Itt minden állampolgárnak joga volt a repüléshez, ha megfelelt a feltételeknek. Azzal viszont ő is tisztában volt, hogy az akkori vezetés nemigen örvendett a papságnak. Megbiztattuk, beszélünk a központtal az ügyében. Ellenvetés nélkül megkapta az engedélyt, a követelményeknek megfelelt, és ha nem is rendszeresen, de ki-kijött repülni. A lelkesedése azonban hamarosan alábbhagyott, és végül el is maradt. Az Isten útjai kifürkészhetetlenek!”<sup>93</sup>*

Aztán érdekes módon *Erdős Sándor* is tett egy utalást erre, vagy ehhez hasonló esetre vonatkozóan, *Bánrévén!*

<sup>93</sup> Básti József emlékei.

„Említést tettél a repülést szerető sajonémeti papról. Kezdő koromban volt egy fiú a klubban akit „Slaktának”<sup>94</sup> hívott mindenki, a becsülete nevére már nem emlékszem, „klerikális beállítottsága” ismert volt, el is tűnt a klubból.

Haas Gyuri<sup>95</sup> mesélte, hogy egy alkalommal Po-2-vel terepre ment vitorlázógépért (ha emlékezetem nem csal Borsodi Pistáért) és a géphez tóduló falusiak élén „Slakta” szaladt, aki arra kérte, hogy a reptéren megszokott vaskos kifejezéseket mellőzze, mert ő a falu papja. Valószínűnek tartom, hogy róla írtál...<sup>96</sup>

Nos, azt eldönteni, hogy ugyanazon személyről van-e szó, ma már lehetetlen. Nem is ez a lényeg. Mindenesetre azokban az években az egyház és a papság nem volt Rákosiék szíve-csücske. Ahol lehetett ártottak nekik, a szerzetesrendeket feloszlatták, az egyházi iskolákat szintén, a papokat, főpapokat üldözték, nem egy esetben internálás, börtön lett a sorsuk. A „perek” idején számos pap is életével fizetett emberségéért, hitvallásáért...

Az MRSZ változatlanul tovább élezi a helyzetet a klubok működése körül, amelyet már az elmúlt évben is feszegetett. Az elvárás, hogy kiváló repülőmunka menjen a reptereken,

<sup>94</sup> Slachta Margit (Kassa, 1884. szeptember 18. – Buffalo, USA, 1974. január 6.) magyar szerzetes, feminista politikus, az első magyar női országgyűlési képviselő. 1915-ben szociális iskolát nyitott, majd 1915. március 25-től A Keresztény Nő című katolikus egyesületi lapot szerkesztette. A Keresztényszocialista Párt tagja volt, mikor az a Katolikus Néppárttal egyesülve 1918 februárjában létrehozta a Keresztényszocialis Néppártot; az új pártnak szintén tagja lett, de 1918. október 28-tól már az általa szervezett Keresztény Női Tábor élén állt. 1931-től a munkásnők szervezésén fáradozott. 1942-től az egész országban az ún. világnézeti kurzusokat szervezett, hogy a keresztény értékrend közvetítésével ellensúlyozza a hitleri propagandát. 1940. november 8-án a Keresztény Női Tábor nevében beadványt írt a munkaszolgálatosok érdekében. 1941 telén tiltakozott a kőrösmezei deportálás ellen. Miután 1943. február 8-án Szlovákia bejelentette a „teljes zsidótlanítást”, Rómába utazott, hogy személyesen sürgesse XII. Pius pápát a cselekvésre. A testvérek Thököly úti rendházába bújtatta az üldözötteket, köztük Heltai Jenőt, Radnóti Miklós feleségét valamint Rusznyák Istvánt is. Mozgalmát, a Keresztény Női Tábor 1944 júliusában a Sztójay-kormány betiltotta, ami az év végétől a Demokrata Néppárton (DNP) belül működött azonos néven tovább. A második világháborút követően a DNP-vel és a Polgári Demokrata Párttal (PDP) kötött hármas választási szövetség révén pártonkívüli jelöltként Slachta ismét nemzetgyűlési képviselő lett 1945-ben, ahol a parlament alakulásakor még csak ő és a választási szövetség listáján bejutott másik politikus, Szent-Iványi Sándor (a PDP elnöke) vagyis a 409 képviselőből mindössze ketten voltak csupán hivatalosan ellenzékiek, a kommunisták ténykedéseinek köszönhetően azonban az ellenzékiek száma hamar gyors növekedésnek indult. Nőmozgalmát az 1947-es választásokra azonos néven önálló politikai párttá szervezte, melynek első (és egyetlen) elnöke lett. A nagymértékű csalások ellenére is a Keresztény Női Tábor négy mandátumot nyert. Kommunista nyomásra 1947. október 28-án elhangzott parlamenti felszólalását a külpolitikai érdekeket sértőnek minősítették és ezért hatvan napra kizárták az Országgyűlésből. Utolsó felszólalását 1948. június 16-án tartotta az egyházi iskolák államosítása ellen. Mikor ez megtörtént (a törvényt elfogadták) a kormányparti képviselők elénekeltek a Himnuszt, amit ő ülte hallgatott végig. Ezért a mentelmi bizottság kétszer hat hónapra kitiltotta és mentelmi jogát is felfüggesztette, ami magyarországi politikusi pályája végét is jelentette. Indulni akart az 1949-es választásokon is, de a letartóztatástól való félelmében végül csak a május 15-ei szavazáson vett részt. 1949. június 22-én éjjel hűgával együtt Ausztriába szökött, majd 1949. szeptember 16-án Tóth Etelka álnéven az Amerikai Egyesült Államokba távozott. Onnét Nemes Margit néven levelezett az itthon maradottakkal, illetve a Szabad Európa Rádióban Nemes Borbála néven szerepelt. Halála után 11 évvel, 1985-ben Izrael Állam a Világ Igaza kitüntetésben részesítette, és fát ültettek emlékére a Yad Vashem kertjében. 1995. március 15-én ő és a Szociális Testvérek Társasága emlékérmét kapott a magyar kormánytól; május 7-én a Magyar Köztársaság Bátorság érdemjében részesült.

<sup>95</sup> Haas György, később, volt egy ideig a bánrévei repülőtér parancsnoka. A kutatások szerint az 1958-as bánrévei teljesítménytáborban történt repülőbaleset miatt letiltott Borsodi István helyettesítésére helyezték ide. Azaz nagyjából 1958 nyara és 1959 közepe között lehetett itt a repülőtér parancsnoka, egy évig.

<sup>96</sup> Erdős Sándor szíves közlése. Levelezés Erdős Sándorral.

de ugyanakkor a honos klubokban is úgy menjen minden, mintha mi sem történne a repülőtereken...

„Jobb, odaadóbb munkát a szervezetekért

*A Magyar Repülő Szövetség fundamentuma az ország különböző helyein működő bizottságok és repülő szervezetek. Itt és a hozzátartozó repülőtereken folyik a kiképzés. Nem mindegy tehát, hogy ezekben az év különböző szakaszaiban milyen élet van. A repülő fiatalság „családi tűzhelye“ a repülőszervezet. A klub tartja össze a tagságot. Itt nőnek fel, válnak vitorlázó, vagy motoros pilótákká azok, akik tanulásukkal, szorgalmas gyakorlati repülésekkel ezt el akarják érni. Szerte az országban nem egyszer halljuk egy-egy vitorlázó jelvényestől: „A békéscsabai szervezetben szereztem,“ vagy „a XIII. kerületben repülök.“ Mindez azt bizonyítja, hogy a fiatalok szeretik az együvé tartozást és az egy szervezetben folyó életet. Ezt a repülés vezetői és irányítói országos viszonylatban méltányolják is. Igyekeznek e kívánságot a lehetőséghez mértén teljesíteni és kellemes, otthonos szervezeteket alapítanak. Ez feltétlenül dicséretes és jó munkát eredményez.*

*Azonban ez csak az érem egyik oldala. Nem mindenütt használják fel jól a szervezet adta lehetőségeket. Sok helyen elszakadnak – elsősorban a vezetők a „családi tűzhelytől“ s így gazdálanná válva sivár, üres marad, ahová senki sem megy szívesen.*

*Éppen ez szövetségünk nyári munkájának egyik sarkalatos gyengesége. A szervezeti életet egyszerűen kihelyezték a repülőterre. S mivel hogy más a forma, az utasítás a repülőtéren, mint a szervezetben, így a szervezeti élet, a taggyűlések, az új tagok felvétele, a közös szórakozás elmaradtak. Hogy ez mennyire így van, annak kirívó példája Szauer András elvtárs – a IX. kerületi klubtitkárnak esete. Szauer elvtárs ezen nyáron csak látogatóba jár a klubba és nem sokat tudott arról, hogy ott mi történik, avagy egyáltalán történik-e valami. Így volt ez az MTH klubban is. Másutt, mint Salgótarjánban, még a repülőterre sem helyezték át a klubtevékenységet. Itt a szervezeti életet és a repülőteri munkát a személyi intrikák, az ellentétek sorvasztották el. De más és hasonló okok miatt a legtöbb klubban nyári pangás következett be.*

*Ez a pangás semmiféleképpen nem indokolható. Vannak, akik talán azzal érvelnének, hogy a nyár különösképpen a repülések időszaka és ilyenkor kell a repülési tervet teljesíteni, tehát sokat repülni. Ez így is van, de hogy mennyivel repül többet az a klub, amelyik a repülés előkészítését a szervezetben végzi el, méghozzá a módszer szerint s legfőképpen lelkiismeretesen, – erről kevesen beszéltek és ma sem esik sok szó. Pedig tény, hogy jól előkészített, tervszerűen vizsgáratörő, valamint a számottevő teljesítményrepüléseket a klubokban készítették elő, mégpedig a tapasztaltabb repülőkkal való megbeszéléssel és a térképen való „előzetes repüléssel“ számításokkal. Eddig még mindig megbosszulta és meg is bosszulja magát (lásd a gyenge elméleti tudás miatti géptöréseket) a szervezetek felelőtlen elhanyagolása egyrészt a közbevetett ok, másrészt az eredménytelen, a „koppanásig“ tervezett repülések miatt.*

*Az sem lehet indok, hogy a városból a repülőterekre kivonult növendékek „eltűntek“ a fiatalok látóköréből, még akkor sem, ha az idén több a hétköznapi repülőüzem. Az idej repülőnap alkalmával hatalmas fiatal sereg kapott ízelítőt a repülésből. A repülés pusztá látása is hatalmas erőt képvisel, és minden bizonnyal sok fiatal határozta el, hogy repülni, vagy ejtőer-*

nyőzni akar. A hiba ott van, hogy szervezeteink vezetői és aktivistái nem használták ki ezt a hatalmas erőt. Nem értették meg a fiatalok érdeklődésének lényegét. Nem hívták meg a klubokba a kerületek, vagy az üzemek ifjait, hogy közelebbről is megismerjék a repülést. Pedig ha a repülés csupán a levegő uralásáért vonzó, akkor az elmélete, a tudománya megismeréséért még vonzóbb. Nincs olyan repülőnk, főképpen a néphadsereg keretei közt repülők, akik az elragadtatás, a határtalan szeretet hangján ne szólnának, amikor a repülés hogyan és mikéntjéről beszélnek! Igaz az a repülőknél szokásos mondás, hogy akit a „repülés bacilusával” oltanak be, az többé nem „gyógyul”. Ezt a tömör bankót kell aprópénzre váltani az egész országban a repülés vezetőinek és aktivistáinak.

Az is hiba és feltétlenül a repülőmozgalom sínyli meg, hogy a szervezetek már a nyári időszakban nem gondolkodnak az idősebb, az iskoláikat elvégzett modellezőkre, elsősorban a technikumot végzettekre és az érettségizettekre. Az ilyen fiatalok bekapcsolása a repülésbe feltétlenül lendíti a szervezeti életet. Gyorsabb, eredményesebb lesz a tanulás. Gombamódra nőnek fel soraikból a kiváló aktivisták, az előadók és a repülés propagandistái. Bizottságaink és szervezeteink vezetői ezért teremtsenek szoros kapcsolatot a modellezőkkel és a szakiskolák vezetőivel. Az ilyen munkát a titkár bízta a körzet-, vagy a megyevezetőre. Az eredmény nem marad el.

A klubok most még a nyári táborok utolsó heteit vezetik. Igen fontos, hogy a táborokban az utolsó felszállásig szívósan küzdjenek a sikerért. Ez nagyon fontos, mert a tábor végzetek alkotják a klub magvát, a tagság legerősebb rétegét. De már most elő kell készülni az őszi tagszervezésre, a szervezeteknek az új, a tanulni vágyó fiataloktól való feltöltésére. Csinossá és otthonossá kell tenni minden klubot, hogy szívesen töltsék ott idejüket a növendékek. A klubok vezetői gondoljanak az olyan napokra, amikor az időjárás nem engedi a repülést. Erre az esetre készítsenek szórakozási tervet. A klub tagsága lehetőleg együtt szórakozzon. A közös mozilátogatás, a különböző múzeumok és könyvtárak látogatása növeli a növendékek általános műveltségét.

Nagyon fontos, hogy a szervezetbe belépett növendékeket azonnal foglalkoztassuk. Ne forduljon elő, hogy akár egy is magára maradjon. A nyárutón kell megszervezni, hogy a különböző köröknek ősszel jól felkészült előadói legyenek, akik kielégítik a növendékek érdeklődési igényeit. Lelkiismeretes alapossággal vizsgálja meg tehát minden vezető és aktivista a saját klubjának helyzetét és ehhez szabva kezdjék el a szervezetek megerősítési munkáját. A klubmunka megjavítása, fellendítése nehéz és fáradságos munka. Minden kis részlet- sikerért is szívósan meg kell dolgozni, de megéri! Azért mert a fiatalság repüléséért tesszük. Minden hazáját szerető ifjúsági vezető tudja és érzi ezt. A siker pedig mindannyiunk közös öröme.”<sup>97</sup>

Az előző évben a *Repülés* folyóiratban szó szerint idézték Szabó Lajos ózdi politikai nevelő mondatát, amely nem igazán tetszhetett az MRSZ központnak. Jött is az ellenőrzés...

„ Az ózdi repülőfiatalok érdekében...”

<sup>97</sup> *Repülés* 1954 (7. évfolyam, 1-24. szám) 1954-08-25 / 16. szám

*Az ózdi repülőalapszervezet helyiségébe lépőt szokatlan kép fogadja. Legalább is az MRSZ Központi Vezetősége határozata után különösen nem ilyenek képzeljük el az otthonosan berendezett repülőklubot.*

*Az első – amivel a belépő akaratlanul is találkozik – a mozgást akadályozó rendetlenség. Az asztalon szétdobált, folyóiratok, törött ekipázsdobozból való felszerelés. A falon leszakadt térkép, szellőzés céljából szétteregtetett ejtőernyő és mindenütt többnapos por, szemét. Ami ettől is súlyosabb: nyitott fiók, benne kitöltött kérdőívek, önéletrajzok, nyilvántartás, jogos tulajdonosa után áhító MRSZ tagsági könyv és az esti taggyűlésre szóló még kiküldetlen tizenhat meghívó. Nem is nagyon meglepő mindez, ha az irodából nyíló, „fotólaboratórium-ba” nyitunk. Itt a szeméten kívül – amely ugyancsak tetemes – penészes bakancstól kezdve a repülőmodellig, fotónagyítótól, a száználmas állapotban lévő motorkerékpár-roncsig minden megtalálható.*

*Ez fogadja a látogatót. De legyünk csak óvatosak, hiszen az utóbbi időben legjobban dolgozó alapszervezetben vagyunk. (Legalábbis az MRSZ központba küldött jelentések erről tanúskodnak.)*

*Kezdjük talán az elején: A szervezet taglétszáma az október 28-á jelentés szerint százon felül van. Ez nem kis szám. Igazán becsületére válik Borsodi titkár elvtársnak, aki jelenleg egyedül látja el a titkári, politikai, nevelői és kiképzésvezetői teendőket. Hogy munkája mennyi kivánnivalót hagy maga után, arra szolgáljon bizonyságul egy-két vasárnapi üzemnap létszámljelentése, ahol a függetlenítettekén kívül egyetlen növendék sem jelent meg.*

*No, és itt van a mai taggyűlés, amit a vezetőség tizenhét órára tervezett. Nem mindennapi esemény ez a szervezet életében, hiszen pártunk új szakaszának politikája, a Központi Vezetőség októberi határozata kerül megvitatásra. Ha valahol fontos ennek ismerete, az ózdi kohászati üzemekben dolgozó repülő fiataloknak százszorosan fontos. És hogy ez a taggyűlés hogyan lett előkészítve, mutatja a kezdési időpontban megjelent nyolc növendék (ez a szám negyed kilencig csak tizennégygel szaporodott), no meg a titkár elvtárs asztalán lévő tizenhat taggyűlési meghívó.*

*Bár a taggyűlés elmaradt, mégis nagyon sok „hozzászóló” volt. A növendékek egymásután mondták el jogos és nem is mai keletű panaszait. Pásztor Ernő elvtársnak közel egy éve húzódik a sérüléséért járó biztosítási díj kifizetése. Az MRSZ központ gazdasági ellenőrző osztálya még válaszra sem méltatta a levelét.*

*– Motoros növendékeink Miskolcra jártak át repülni. Már három egyedül repülünk volt, amikor kiképzésünket leállították. Még ma sem magyarázták meg, hogy miért – mondja Ágoston elvtárs. – Vontatógépet a nyár eleje óta ígérgetnek, már ősz van, de a gépből még mindig csak ígéret maradt. Pedig nagyon kellene, mert sok a „C” vizsgás növendék, akiknek nagy szükségük volna a vontathatói szakszolgálati engedélyre. A kiképzési terv teljesítése is máskép állna, ha nyáron egykét alkalommal vontatógépet kapunk.*

*Panaszkodnak a modellezők is. Sem a megyei körvezető, sem a modellező alosztály nem segíti őket. Ez évben a megrendezett versenyekre a nevezési lapokat minden esetben a nevezési határidő után küldte meg a diósgyőri bizottság. – Hogy lehet így versenyezni? – kérdezik.*

– Balsafát és motort csak a saját pénzemért tudok megfelelő mennyiségben venni – mondja Uthi elvtárs, az üzemi modellezőkör vezetője. – Ez annál is inkább szomorú, mivel az eladó éppen a megyei körvezető, aki az anyagok elosztásával van megbízva.

A felsorolt hibák csak egy részét teszik ki az ott elhangzottaknak, de már ez is elég ahhoz, hogy alaposan megnézzük, ki ezekért a felelős. Vitathatatlan, hogy a felsorolt hibák nem mentik az alapszervezet vezetőségét és nem csökkentik az ott dolgozó függetlenített elvtársak felelősségét. Az is tény, hogy az MRSZ központot is sok mulasztás terheli. Miért nem biztosítja az év elején ígért kiképzést a repülési osztály? Miért ígér, ha azt nem tudja teljesíteni?

Az ózdi fiatalok repülni akarnak és ezért áldozatot is képesek, hozni. Vállalják: saját költségen utaznak Miskolcra, hogy megszerezzék a szakszolgálati engedélyt. Ezt a lelkesedést, áldozatvállalást kell a helyi vezetőknek szem előtt tartani. Részükről is több szívre, nagyobb lelkesedésre, az MRSZ központtól pedig több gyakorlati segítségre van szükség Ózdon.

S. J. „<sup>98</sup>

„ ÓZD.

A Repülés legutóbbi száma foglalkozott az ózdi repülőszervezet vezetősége munkájával. Sokat tanultunk ebből a cikkből – írja Svanda Sándor elvtárs, a szervezet tudósítója. Valóban nagyon elhanyagoltuk, mondhatni másodrendű kérdésként kezeltük a szervezeti életet. A klubhelyiségünk elhanyagolt állapota csak fokozta azt a tényt, hogy növendékeink nem látogatták a szervezetet. Súlyos mulasztások voltak az elméleti oktatás terén is. Igaz, hogy Sass elvtárs látogatása, valamint a cikk megjelenése után történtek változások, de ez még nem elégtő. Előfordul, hogy egyes növendékek késve, vagy egyáltalán nem jelennék meg az elméleti foglalkozáson.

A cikk megjelenésével egyidőben megérkezett a régen várt vontatógép is. Nagyon örülünk, hogy az évi kiképzési tervünk teljesítéséhez segítséget nyújtott a repülési osztály is. Pár nap alatt – amíg itt tartózkodott a vontatógép <sup>99</sup> – több mint tizenkét növendék szerezte meg a szakszolgálati engedélyt. Köszönjük a segítséget. „<sup>100</sup>

Az 1954-es évet a Repülés egy tablóval zárta, amelyen az 1934-154 között készült, hazai vitorlázógépei láthatóak. <sup>101</sup>

Nos, ehhez a tablóhoz – nem ironizálva, csak megjegyezve – annyit, hogy köztük van a „Molnár asztalos” által is épített, Gyöngyös 33 gép. Aztán a Rotter által tervezett Karakán és Nemere, és a Janka Zoltánnal közös Vándor is.

Kedves Filder Bertalan „C” vizsgás növendék, a VIII. ker. alapszerv szervezőtitkára!

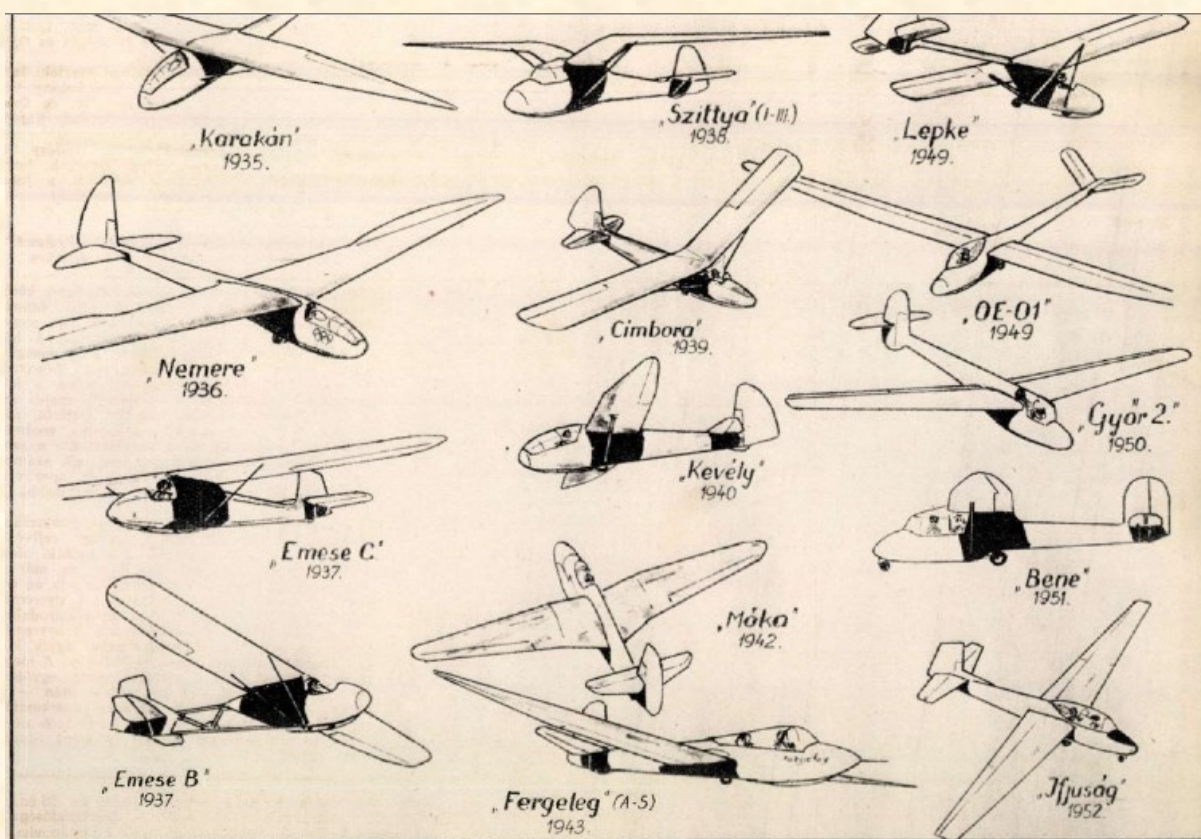
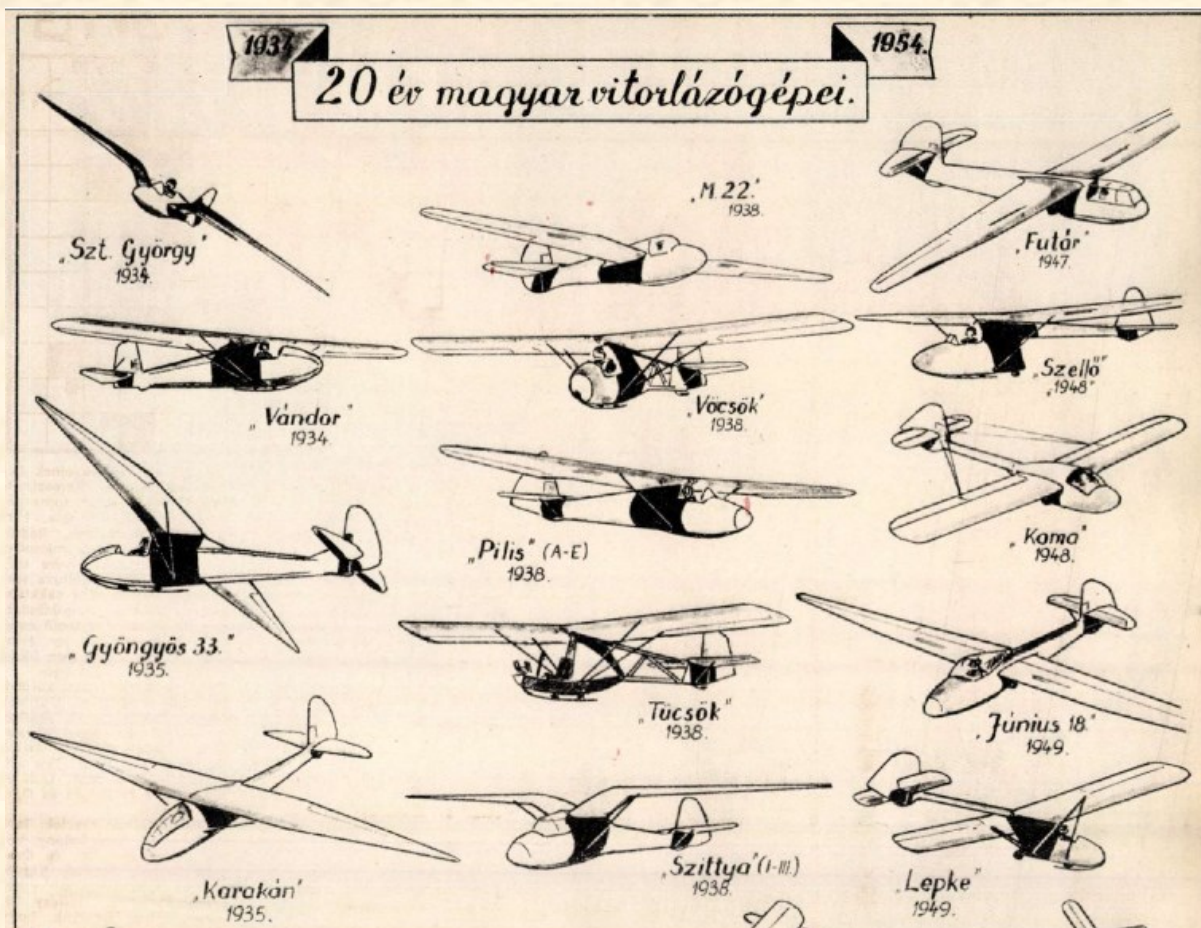
Ez azért még hozzátartozik az év eleji, „múltat megtagadó”, cikkhez!

<sup>98</sup> Repülés 1954 (7. évfolyam, 1-24. szám) 1954-11-25 / 22. szám

<sup>99</sup> Sajnos a típusáról nem kaptunk hírt, pedig jó lett volna!

<sup>100</sup> Repülés 1954 (7. évfolyam, 1-24. szám) 1954-12-25 / 24. szám

<sup>101</sup> Repülés 1954 (7. évfolyam, 1-24. szám) 1954-12-25 / 24. szám



## A bánrévei repülőtér, 1955.

**„Időgép 1955.”**

- ✓ január 8. – Rákosi Mátyás pozícióját Moszkvában a Szovjetunió Kommunista Pártja (SZKP) Elnöksége megerősíti, egyben élesen bírálja Nagy Imrét, akit önkritikára akarnak rávenni. (Nagy Imre ezt elutasítja.)
- ✓ január 12. – Jugoszlávia és Kína helyreállítja diplomáciai kapcsolatait.
- ✓ február 18. – A lengyel államtanács rendeletet ad ki Lengyelország és a Német Demokratikus Köztársaság közötti hadiállapot megszüntetéséről.
- ✓ február 19. – Létrejön a Délkelet-ázsiai Szerződés Szervezete, a SEATO.
- ✓ március 2–4. – A Magyar Dolgozók Pártja (MDP) Központi Vezetősége (KV) az új szakasz politikájáról visszatér a Rákosi Mátyás nevével fémjelzett felfogáshoz.
- ✓ március 16. – Eisenhower bejelenti, hogy háború esetén atomfegyvert alkalmaznak.
- ✓ március 19. – Károlyi Mihály korábbi köztársasági elnököt Franciaországban, Vence-ban éri utol a halál, ahol élete utolsó éveit töltötte.
- ✓ április 5. – Winston Churchill brit miniszterelnök lemondása.
- ✓ április 15. – Az előző napi KV-ülés határozatának megfelelően Rákosi Mátyás értesíti Dobi Istvánt, a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsának elnökét arról, hogy Nagy Imrét le kell váltania miniszterelnöki posztjáról.
- ✓ április 22–24. – A Szlovák Kommunista Párt kongresszusán ismételten harcot hirdetnek a „burzsoá nacionalizmus” ellen.
- ✓ május 6. – A Német Szövetségi Köztársaság a NATO tagjává válik.
- ✓ május 14. – Megalakul a Varsói Szerződés.
- ✓ május 26.–június 2. – Nyikita Hruscsov belgrádi látogatása, a szovjet–jugoszláv államközi kapcsolatok rendezése.
- ✓ június 4–6. – Rákosi Mátyás Hegedüs Andrással Bukarestbe utazik, ahol a szovjet vezetés közli, hogy Jugoszláviával a keleti tömbben mindenkinek megbékélésre kell törekednie.
- ✓ június 7–8. – Az MDP KV – Rákosi beszámolóját követően – kiáll a Jugoszláviával való megbékélés politikája mellett.
- ✓ június 21. – A honvédelmi miniszter 00700/1995. számú intézkedésében elrendeli a területi katonai igazgatási szervek átalakítását. (A meglévő katonai igazgatási szerveket felszámolták és helyettük megalakították a Budapest Főváros Kiegészítő Parancsnokságot, minden megyei székhelyen a megyei kiegészítő parancsnokságot, minden járási székhelyen a járási kiegészítő parancsnokságot, a meghatározott városokban városi kiegészítő parancsnokságot, Budapest minden kerületében kerületi kiegészítő parancsnokságot.)
- ✓ július 18–23. – Párizsban megtartják a NATO parlamenti képviselőinek első konferenciáját. (1966 novemberétől Észak-atlanti Közgyűlés).
- ✓ augusztus 8. – Rákosi a csepeli képviselői beszédében a jugoszláv–magyar viszony megromlásáért a felelősséget Péter Gáborra, az Államvédelmi Hatóság (ÁVH) egykori vezetőjére és „bandájára” hárítja.
- ✓ augusztus 21. – Rákosi felkeresi a budapesti jugoszláv nagykövetségen Svetozar Vukmanovičot és a két állam közötti viszony normalizálásáról tárgyal.

- ✓ november 13. – Csehszlovák kormányközlemény jelenik meg a háborús bűnökért elítélt németek szabadon bocsátásáról. (1 437 személy távozhat a két német államba és Ausztriába. Az intézkedés nem vonatkozik a különösen súlyos bűncselekményeket elkövetőkre.)
- ✓ december 14. – Magyarország, Ausztria, Spanyolország, Ceylon, Nepál, Laosz, Líbia, Jordánia, Kambodzsa, Írország, Olaszország, Finnország, Bulgária és Albánia csatlakozik az ENSZ-hez.
- ✓ december 23–28. – Rákosi Mátyás részt vesz a Román Munkáspárt II. kongresszusán. (Szovjet figyelmeztetésre nem szól a romániai magyarok helyzetéről.)
- ✓ december 30. – A Szovjetunió szerződést ír alá a Német Demokratikus Köztársasággal, megadva benne annak állami státuszát.

#### Határozatlan dátumú események

- ✓ az év folyamán – Dag Hammarskjöld ENSZ-főtitkár kínai látogatása során eléri, hogy a koreai háborúban foglyul ejtett 11 amerikai pilótát szabadon engedjék.

#### 1955 az irodalomban

- ✓ Isaac Asimov: *A halhatatlanság halála* (regény)
- ✓ Graham Greene: *A csendes amerikai* (regény)
- ✓ Többéves elhallgattatás után Kodolányi János „személyesen” is visszatér az irodalmi életbe, tagja lesz az Írószövetségnek, megjelenik *Éltek, ahogy tudtak* c. novelláskötete
- ✓ Vladimir Nabokov: *Lolita* (regény)
- ✓ Weöres Sándor: *Bóbita* (válogatott versek)
- ✓ Tennessee Williams: *Macska a forró bádogtetőn* (dráma)
- ✓ Hosszú idő után ismét kötetten jelentkezik a szlovákiai magyar szellemi élet legismertebb képviselője, Fábry Zoltán (*A gondolat igaza*).

#### 1955 a sportban

- ✓ Juan Manuel Fangio harmadszor nyeri meg a Formula–1-es világbajnokságot.
- ✓ Június 11-én Le Mansban bekövetkezik az autóversenyzés eddigi legtöbb áldozatot követelő tömegbalesete, a Le Mans-i katasztrófa.
- ✓ Kosárlabda Európa-bajnokság Budapesten. A magyar férfi csapat bajnoki címet nyer.
- ✓ A Bp. Honvéd SE nyeri a magyar NB1-et (Nemzeti Bajnokság, első osztály). Ez a klub ötödik bajnoki címe.

*„Ha a tanítványom jobb nálam,  
akkor nyilván jobb tanára volt, mint a többinek.  
Növendékeim minden eredménye rám vet jó fényt.”<sup>102</sup>*

Az 1955-ös év is nagyszabású „beköszöntő” cikkel indult a *Repülés*-ben, hiszen 1945 óta 10 év telt el.

„ 1945 – 1955

*Tíz éve, hogy a magyar nép ismét megismerte a szabadságot, megismerte a szabadság levegőjét. Az évforduló emlékezetünkbe hozza az elmúlt tíz év harcait. Mintha ma lenne, úgy emlékszem rájuk. Folyik a harc a körülzárt Budapestért. A peremvárosokat már felszabadították a szovjet csapatok, de Budapest kerületei még a dühöngő és egyre vadabb fasiszta fenevad kezében vannak. Budapest lakói a pincékbe bújva várják a felszabadítókat. S a felszabadító szovjet hadsereg katonái hősies harcokban, kerületről kerületre, házról házra haladva, először Pestet, majd február 23-án Budát szabadítják fel.*

*Budapest után gyorsabb ütemben folyik a náci hordák felszámolása és április 4-én a szovjet csapatok kiűzik hazánk területéről az utolsó fasiszta bandákat.*

*Az örökség, ami ránk maradt, egy lerombolt, a fasiszták által kirabolt ország, melyen a történelem eddig ismert legvéresebb háborúja gázolt át.*

*A felszabadító azonban nemcsak szabadságot hozott, hanem megteremtette népünk számára azokat a lehetőségeket, hogy élni tudjon e szabadsággal, A Szovjet Hadsereg segítségével indítottuk meg üzemeinkben a termelést, a Szovjet Hadsereg segítségével élelmeztük városainkat. A romokon kisarjadt az élet. Munkára hívott és élenjárt a munkában, a csaknem három évtizedre föld alá kényszerített kommunista párt, melynek vezetésével tíz év alatt olyan eredményeket értünk el, melyeket évszázadok harca nem tudott meghozni népünknek.*

*A magyar repülés életében szintén hatalmas változásokat hozott az elmúlt tíz esztendő. Az örökség itt is méltó volt a fasisztákhoz. Repülőtereink fel voltak dülva, épületeink lerombolva és kiégve, gépeink összetörve! Azonban a romokon itt is hamarosan megindult az élet. Repülőfiataljaink, követve a párt felhívását, megkezdték a munkát. Először Diósgyőr repülőfiataljai kezdték meg a repülőtér rendbehozását és géproncsaiból az első gépek helyreállítását, majd követte őket Budapest és az ország többi városa: Segítséget ismét a Szovjetunió adott. Vorosilov elvtárs, a Szövetséges Ellenőrző Bizottság elnöke, a magyar repülőfiatalok kérésére engedélyezte hazánk területén a sportrepülés megindulását.*

*Így alakultak meg a MADISZ, a Barátság, a Cserkészek, a Kinizsi, a MÁV és Posta repülőszervezetei. Azonban azok a politikai harcok, melyek újjászülető társadalmunk kezdeti fejlődésének szakaszát jellemezték, nem hagyták érintetlenül a repülés területét sem. A belső el-*

<sup>102</sup> Isaac Asimov

*lenség igyekezett szétszabdalni a magyar fiatalságot és egymás ellen felhasználni őket a repülő egyesületek keretén belül. Ennek a politikai harcokkal teli szakasznak vetett véget az OMRE, majd az MRSZ megalakítása és ettől az időszaktól beszélhetünk a magyar sportrepülés erőteljesebb fejlődéséről.*

*1948, a fordulat éve, változást hozott a magyar repülés történetében is. Rohamléptekkel indult meg a repülőterek építése és helyreállítása. Új épületeket és hangárokat kapott csaknem minden repülőterünk. Új repülőtereket építettünk például Hasznoson, Bánrévén, Alagon, Kecs-keméten, Sztálinvárosban és még több helyen.*

*Míg felszabadulás után az egész magyar géppark mintegy 20–30 felemás, összeeszkábált gépből állt, addig ma több száz géppel rendelkezünk. Fordulat történt azonban a repülésben részt vevők szociális összetételében is. Míg Magyarországon a felszabadulás előtt a repülés kizárólag úri sport volt és a repülésbe bekapcsolódó munkás és paraszt, fiatalok számára a gépcipelésnél több nem jutott, addig felszabadulás után a repülés is a tömegek, a dolgozók sportjává vált.*

*Hogy ez mit eredményezett a magyar repülés számára, az mutatja, hogy például 1954-ben felszállások számában több mint négyszeresét teljesítettük az 1941-es évinek, ugyanakkor növekedett a repülés biztonsága, mert az évi géptörések száma egynegyed részét teszi ki az 1941 évinek.*

*Ezt a fejlődést tükrözik vissza a felszabadulás óta elért nemzeti és nemzetközi rekordjaink is.*

	Nemzeti	Nemzetközi
Vitorlázó repülés	22	-
Ejtőernyőzés	11	-
Modellezés	158	52

*A felszabadulás hatalmas eredményeket hozott a gépépítés és a termelés területén is. Az elmúlt tíz év alatt tizenegy új típusú vitorlázógépet terveztünk és építettünk. Az alagi repülőgépezet tervezői és műszaki vezetői keresik, kutatják az új eredményesebb géptípusok építésének útját.*

*Az elmúlt tíz év eredményei bennünket is még nagyobb, még fokozottabb eredmények elérésére köteleznek. Dolgozó népünk az elmúlt tíz esztendő alatt bebizonyította, hogy munkát és fáradságot nem kímélve hoz áldozatot akkor, ha ifjúságáról, annak neveléséről és jövőjéről van szó.*

*Meg kell javítanunk alapszervezeteinkben a szervezeti életet. Számtalan példa bizonyítja, hogy erős szervezetek, nagy eredmények ott születnek meg, ahol a tagság, együttes, váll-váll melletti harccal küzd a nehézségek leküzdéséért.*

*Nagy eredmények elérésére, a nehézségek leküzdésére irányuló lankadatlan és következetes harcra viszont csak azok képesek, akik megértik az elénk kitűzött feladatok jelentőségét. Meg kell tehát javítanunk az alapszerveinkben folyó politikai felvilágosító és nevelő munkát. Klubjainkat a tagság otthonává kell tennünk. Olyan otthonná, amelyben tagságunk megtalálja az otthon melegségét, a szórakozást és kielégítheti kulturális és tanulási igényét.*

*Meg kell javítani alapszerveink kapcsolatát a helyi DISZ-szervezetekkel és bátrabban kell támaszkodni az általuk nyújtott segítségre és támogatásra.*

*A kiképzés területén tovább kell fokozni a biztonságot a repülő és ejtőernyős kiképzésben. Le kell küzdenünk azt az elméletellenes állásfoglalást, mely nem egy alapszervezetünkben megmutatkozik, úgy az oktatók, mint a növendékek részéről. Tervszerű munkával, alapos felkészüléssel meg kell indítani a harcot a kiváló ekipázsok megteremtéséért és a kiváló kiképzési eredmények eléréséért.*

*Lehetőségünk van a fennálló nemzeti és egyes nemzetközi rekordok megdöntésére, azonban ezek ellen a rohamot ismét csak alapos, körültekintő és tervszerű felkészüléssel indíthatjuk meg.*

*Nagy feladatok állanak előttünk. E feladatok egész embereket kívánnak. Olyan embereket és olyan ifjakat, akik felismerik azt, hogy mit jelentett az elmúlt tíz év a magyar 'nép történetében. Szövetségünk tagsága megértette ennek jelentőségét, amikor magáévá tette a szövetség csatlakozását a széles hazafias erőket tömörítő Hazafias Népfronthoz. Megértette ennek jelentőségét akkor, amikor a Hazafias Népfront keretén belül eredményes harcot folytatott a táncsválasztások sikeréért.*

*Az 1955-ös év feladatainak végrehajtásával pedig ismét bebizonyíthatjuk, hogy szövetségünk tagsága hazánk további- megerősödését, a párt és kormány célkitűzéseinek megvalósítását tekinti főfeladatának.*

Várkonyi László<sup>103</sup>

A teljesítményt a repülésben mindenkor elismerve az országunkban, nem lehet szó nélkül elmenni az ilyen jellegű demagóg írások mellett! A történészek már régóta bogozzák, hogy kinek *felszabadítás* és kinek nem. Azt is, hogy kinek szabadság, kinek csak szimpla erőszak, vagy *GULÁG*... Mindkét fél oldalán haltak meg repülők, sportrepülők is. Szintén említettük azonban, hogy néhány jeles sportrepülőnk a szovjetek önkénye miatt halt meg, fiatalon, ráadásul itt Magyarországon, vagy kényszermunkán...

Mi maradjunk azonban repülésnél!

Az előző fejezetekben már írtunk a *diósgyőri*, de az *ózdi* gépmentésről is. Ezt azonban mindkét helyen „*cserkészként*” tették, ne feledjük el!

Azzal is vitatkozni kell, hogy 1948-ban milyen segítséget kaphattak például az ózdiak az országos repülőszervezettől a bánrévei repülőtér építésére? Egybehangzó a vélemény, hogy főleg, az itteni fiatalok, a kohászati és a környező üzemek, bányák, vállalatok segítettek és a repülési vágyuk hajtotta őket!

Az „*összeeskábált*” kifejezés erősen sértő a korábbi gépparkra nézve és így nem is igaz! A nagyvállalatok és a legjobb szakemberek foglalkoztak ezzel, eredeti tervek alapján. Mindezt az akkori *Magyar Aero Szövetség* erre alkalmas mérnökei ellenőrizték, többek között *Rubik Ernő*. E gépépítések nélkül valószínűleg nem lett volna hazai vitorlázórepülés! A megépített

<sup>103</sup> Repülés 1955 (8. évfolyam, 1-18. szám) 1955-01-10 / 1. szám

gépek minőségben azonosak voltak a gyári minőséggel. Az, hogy a géppark mindössze 20-30 gépből állt volna a háború után, szintén erős csúsztatás. Csak az ózdi cserkészrepülésben 9 vitorlázógépről tudunk, amelyből a háború után is megvolt még öt. A másik négyből három *Zögling* és egy *Hol' der Teufel* már kirepülte az üzemidejét.

Az, hogy „*úri*” sport volt-e a repülés, már jó néhányszor cáfoltuk. A „*gépcipelés*” a lejtőrepülés korában bizony nagy teher volt, de aki repülni akart, az mind „*cipelte*” ..., ahogy később a *szocialista időkben* is nagyon sokat kellett dolgozni egy-egy felszállásért! Ismertem olyanokat, akik a napi két-három felszállásért „*nem vagyok hajlandó egész nap itt lenni*” megoldást választották. Aki ismeri a repülőéletet, az tudja, hogy mennyi egyéb feladat van, amit el kell végezni, hogy repülni lehessen!

Mindezek ellenére – elismerve az '50-es évek erőfeszítéseit a repülésben, gépépítésben és minden ezzel kapcsolatos ügyben – tudomásul vesszük, hogy ekkor ilyen hangvételű írásokkal lehetett a párt és az ország vezetőinek bizalmát elnyerni, vagy abba beférközni!

### „ Újra a repülőtéren

*Hamarosan eljő a várva-várt repülés ideje. Megnyílnak a hangárok ajtói és a fiatal repülők jó kedvvel viszik majd ki a tél folyamán gondosan ápoltságukat. Nagy igyekezettel indulnak a felszálló vonalhoz, hogy megkezdjék az 1955-ös évi gyakorlati repülést. Országosan egyszerre kezdődik a repülés és ez a kezdet egyben próbaköve a téli elméleti kiképzésnek.*

*A Magyar Repülő Szövetség Elnöksége még 1953- ban határozatot hozott a repülő növendékek alapos téli elméleti kiképzésére. Ez a határozat már az elmúlt évben is éreztette hatását. A repülés elméletének jobb megértése biztonságosabbá, még magasabb színvonalúvá teszi a repülési feladatok végrehajtását.*

*Az ősszel megkezdett elméleti tanfolyamokat igen sok fiatal látogatta. Bár ezeken a tanfolyamokon hibák mutatkoztak, mégis fordulópontot, komoly változást jelentettek a növendékek előkészítésében. Az elméleti előkészítésnek ez a szovjet módszere még nagyobb eredményeket ígér a most meginduló gyakorlati repülésben, mint az elmúlt években. Hiba, hogy a tanfolyamok jelentőségét nem minden szervezetünk vezetősége értette meg és ennek megfelelően nem is megfelelően hajtották végre az erre vonatkozó határozatokat. Jól dolgoztak, a MÁV, Békéscsaba, XIX. kerület és az MTH-beli szervezeteinkben, ahol a növendékek szívesen, szeretettel tanultak. Ezekben a klubokban magas színvonalú, érdekes előadások keretében ismerkedtek meg a fiatalok a repülés elméletével. Ezek a szervezetek már a tél folyamán biztosították a gyakorlati repülés sikeres megkezdését. Néhány szervezetünkben elhanyagolták a növendékek szervezését, a tanfolyamok megkezdését. PL: a IX. kerületi, a salgótarjáni és a tatányai szervezetünkben...*

*Az első üzemnap megszervezésétől, lefolyásától igen sok függ. Ezekben az üzemnapokon vesznek először részt azok a fiatalok, akik nemrég kerültek be Szövetségünk szervezeteibe. Az első üzemnap élménye, tapasztalatai hosszú ideig megmaradnak emlékezetünkben...*

*A szervezetek vezetőségeinek minden eszköz és lehetőség rendelkezésére áll, hogy jól megszervezzék az első üzemnapot és azután folyamatosan a többit is. Szövetségünk műszaki dol-*

gozói kiváló, elismerésre méltó munkát végeztek az elmúlt két hónap alatt. Repülőgépeink, agregátoraink és yisszacsörlő-berendezéseink kijavítva, jó állapotban állnak növendékeink rendelkezésére. A titkár, a politikai nevelő és a kiképzésvezető elvtársak szeretessék meg a növendékekkel a repülőgépeket és a felszereléseket...

Az 1954-es évben repülésünk nagyobb fejlődést ért el, mint az előző évek bármelyikében. Több repült időt, több vizsgát ért el, és ezüstkoszorúval rendelkező repülőink száma több mint félszázzal növekedett meg. Fejlettebb vitorlázó repülőink alapos felkészültségről és eredményességről tettek tanúságot a külföldi, és a hazai versenyeken. Az 1955-ös évben még nagyobb eredményeket kell ezen a területen is elérni.

A fejlődés nem csupán a vitorlázóknál jelentkezik, hanem a motorosoknál is. A motoros növendékek földi előkészítése most van folyamatban...

Motoros növendékeink kiválasztása, előkészítése egyik legszebb és legfontosabb feladata minden alapszervezetnek, bizottságnak. Motoros kiképzésre csak olyan fiatal kerülhet, akinek magatartása, szorgalma kiváló és minden vágya, hogy a Néphadsereg kötelékébe kerülhessen. E munkába a szervezetek titkárainak, politikai nevelőinek és oktatóinak lendületesebb, aktívabb munkájára van szükség, mert az évi kiképzési tervük sikere függ a motoros kiképzés időbeni végrehajtásától...

A repülési évad megkezdésével az előttünk álló feladatok megoldása gondos és körültekintő munkát igényel a repülés területén dolgozó elvtársaktól. Most nemcsak egyszerű „repülés-csinálásról“ van szó, hanem sokkal többről: Hazánk erősítéséről és a béke megvédéséről. Ez a munka egész embereket kíván, ezért mindenkinek tudása legjavát kell adni a most megkezdett gyakorlati kiképzéshez.

Serb Sándor<sup>104</sup>

Aztán egy érdekes fegyelmi ügy, amelynek ózdi szálai is vannak. Azért is tanulságos, mert a tények alapos ismerete nélkül, még most is egyszerűen „indulatból” szavaztatják a klubtagságot... Egyedi Dezső a nyári repülőtáborokba volt vezényelve, mert nem igazán találkoztunk egyéb helyeken a nevével?

„Mi lesz a sorsa... ?

A felszólalások gyorsan követték egymást.

- Nem közénk való...
- Fegyelmezetlen és durva...
- Még a klubban is vigyázba állít bennünket...
- Ilyen ember minket ne oktasson...
- Mindég csak ő akar repülni...

<sup>104</sup> Serb Sándor az MRSZ repülési osztály vezetője. Repülés, 1955 (8. évfolyam, 1-18. szám) 1955-02-25 / 4. szám

– Zárjuk ki a klubból!

Még sorolhatnánk tovább, idézhetnénk egyes oktatók és növendékek felszólalásait, akik „ítélkeztek” egy fiatal segédoktató felett. Az érdekelt – most már mondjuk meg a nevét is – Egyedi Dezső, nem vett részt ezen a viharos taggyűlésen. Az esetről – már, mint arról, hogy kizárták a klubból – barátaitól értesült. Később mindezt hivatalosan is tudomására hozták. A szervezet vezetősege valahogy így fogalmazta meg a „sorsdöntő” levelet.

– Közöljük az elvtárssal, hogy szervezetünk tagsága 1954. október 4-én tartott taggyűlésén úgy határozott, hogy önt kizárja a klubból.

Talán még azt is hozzátették, hogy fegyelmezetlen magatartásáért. Ez fontos, hiszen komoly indokra ilyen esetben nagy szükség van...

Egyedi elvtárs a szerkesztőségben keresett fel bennünket. A lapban nincs annyi helyünk, hogy részletesen leírjuk mindazt, amit elkeseredésében mondott el. Mindenesetre tanulságos volt ez a beszélgetés. Ismét bebizonyosodott, hogy milyen következményekkel jár, ha egy fiatal felelőtlenül engednék el az élet útján.

Egyedi Dezső 1952-ben ismerkedett meg a repüléssel. Ebben, az időben ipari tanuló volt és a Siemens-gyárba járt gyakorlati munkára. A gyárban DISZ- bizottsági tag volt, majd a repülőcsoport vezetésével 'bízták meg. Egyike volt azoknak a lelkes fiataloknak, akik azon fáradoztak, hogy a X. kerületben repülőszervezetet hozzanak létre. Egyedi Dezső jól dolgozott. Fegyelme, magatartása úgy a klubban, mint a repülőtéren kifogástalan volt. Éppen ezért növendéktársai nem voltak meglepődve, amikor 1953-ban az MRSZ központ héthónapos repülőiskolába küldte. Menjen csak Dezső, – mondták többen – majd ha visszajön, tanít bennünket. Az iskolán szorgalmasan tanult, és a 18 éves fiatal jó eredménnyel vizsgázott. A klubban azonban hiába várták, nem tért vissza.

Az ózdi szervezetben, mint függetlenített oktató kezdett dolgozni. Kezdetben jó eredményekkel és a növendékek is megszerették. Mindez nem tartott sokáig. Édesanyjának nem küldött pénzt, még levelet is csak nagyritkán írt. A növendékekkel félvállról kezdett beszélni. Az egykor oly szerény és jóindulatú oktatóval sok baj volt. Ha Pesten járt meg sem ismerte azokat az ipari tanulókat, akikkel együtt járt iskolába és együtt dolgozott az esztergapad mellett.

Az aránylag nyugodt életét egy felmondólevél zavarta meg. Az MRSZ központ nem tartott igényt munkájára. Vajon miért történt mindez? Talán hibát követtem el? De akkor miért nem szóltak idejében? Ilyen kérdések foglalkoztatták. Állás nélküli maradt. Nem voltak ismerősei, akikhez tanácsért, felvilágosításért fordulhatott volna. Régi munkahelyére szégyelt visszamenni. A repülés iránt soha nem érzett olyan vonzalmat, mint ebben az időben. De hát mit csináljon, hova menjen, ahol megértésre találna.

Nem volt sokáig állás nélkül. Mint esztergályos az Elektromos-készülékek és Motorok Gyárában helyezkedett el. Itt szívesen fogadták és segítették munkáját. Ő azonban nem tudott beleilleszkedni a gyári életbe, nem szerette munkáját.

Közben lehetőség nyílt arra is, hogy repüljön. A X. kerületi szervezetbeli visszafogadták, hiszen nagy szükség volt társadalmi segédoktatóra.

*A klubban most már mindennapos volt. A gyárban azonban egyre gyakrabban panaszkodtak munkájára. Többször figyelmeztették is. Mindez nem használt. Végül is fegyelmi úton elbocsátották.*

*Íme ez a történet rövid összefoglalása. Egyedi Dezső súlyos hibát követett el. Megfeledkezett elvtársairól, barátairól. Arra nem gondolt, hogy amíg ő elérte célját: megszerezte a „C” vizsgát, valamint az utasviteli engedélyt, oktatói mennyit dolgoztak, fáradoztak. Megfeledkezett arról, hogy az iskolában nyugodtan tanulhatott, még fizetést is kapott. Feledésbe merítette azt a megbízatását is, hogy az iskola befejezése után tudását majd átadja azoknak a fiataloknak, akik még nem tudnak repülni. Nem, Egyedi Dezső nem volt ennek tudatában. Előtte csupán egy cél lebegett: minél többet repülni, majd csinosan felöltözni és jól szórakozni. Más őt nem érdekelt. Igen, erre hajlamosak azok a fiatalok, akikkel nem törődik senki, nincs, aki megfogja a kezüket és jó útra vezessék.*

*Az ügy még nincs befejezve.*

*Beszélnünk kell, a X. kerületi szervezel intézkedésről is, ami igen helytelen, furcsa és lélektelen. Furcsa azért, mert Egyedi elvtársat kizárták ugyan a klubból, de azt is közölték vele, hogy más klubban nyugodtan jelentkezhet, és ott lehetősége nyílik arra, hogy tovább repülhessen. A X. kerületi szervezet vezetői úgy látszik, nem tudják: ha egyszer valakit kizárnak a klubból, azt egyben kizárták a repülésből is. De akkor miért nem vonták be tagsági könyvét? Ezt a kis könyvet Egyedi elvtárs magánál hordja, féltve őrizi és sohasem volt neki olyan drága, mint ezekben a napokban. A klubba szégyel bemenni, talán ki is utasítanak.*

*Most, amikor országos vita folyik ifjúságunk neveléséről, hadd mondjuk meg, hogy a X. kerületi szervezet vezetősége és tagsága helytelenül járt el, amikor Egyedi Dezsőt kizárta a klubból. Ezzel az intézkedéssel lemondták egy komoly repülőtudással rendelkező fiatalról. Az tagadhatatlan, hogy a fiatalok gyakran követnek el hibát. Egyeseknek hamar fejébe száll a dicsőség, megfeledkeznek kötelességeikről. De vajon kinek kell ezeket a fiatalokat helyes útra vezetni, őszinte, becsületes emberekké nevelni? Ebből a nehéz és sok türelmet igénylő munkából részt kell vállalni az MRSZ-nek is.*

*Éppen ezért helytelen volt Egyedi Dezsőt — mindenféle előzetes beszélgetés nélkül — csak úgy „kidobni” a klubból. Ez a dolog könnyebbik, de megmondjuk, lelkiismeretlenebb elintézése. Van más módja is az eltévedt klubtagok helyes útra vezetésének. Ez pedig a türelmes elvtársi nevelőmunka, amint ezt a párttól tanuljunk.*

Nagy Imre<sup>105</sup>

Aztán történik az országos szervezetekben egy erőszakos egyesítés, amelyért a következők alapján, az érintettek sem lelkesednek túlságosan. Erre utalnak a beszédekben történt kitételek.

<sup>105</sup> Repülés 1955 (8. évfolyam, 1-18. szám) 1955-02-25 / 4. szám

„ A Magyar Szabadságharcos Szövetség és a Magyar Repülő Szövetség 1955. február 28-án közös országos választmányi ülést tartott. Az értekezleten részt vettek a párt- és a tömegszervezetek képviselői, az MSZHSZ, valamint az MRSZ szervezetek küldöttei és megtárgyalták azokat a feladataikat, amelyeket a jobb honvédelmi tömegmunka a szervezetek elé tűz. Az együttes következtetésben kifejezésre jutott, hogy a hazafias sportágakat szélesebb tömegalapon kell megszervezni és a honvédelmi sportokban való részvételt mindenki számára elérhetővé kell tenni. A fiatalság kedveli a lövés, rádiós, repülő és modellező sportot, s ez megköveteli a két szervezettől, hogy e jogos igényt ki is elégítse. Ennek érdekében a két szövetséget egyesíteni kell. Az új szervezet neve Magyar önkéntes Honvédelmi Szövetség.

A Magyar Szabadságharcos Szövetség eddigi munkájáról SZABÓ JÓZSEF ezredes elvtárs, a szövetség főtitkára számolt be. Beszédében ismertette a szabadságharcos munka eredményeit és részletesen elemezte, a hiányosságokat.

– A szabadságharcos szervezetek fő hibája, hogy gyenge volt a kapcsolatuk a lakossággal, főleg a fiatalsággal – mondotta. Nem támaszkodtak a helyi párt- és DISZ-szervezetek segítségére, elszakadva dolgoztak a többi tömegszervezettől. Ilyen laza kapcsolatokkal szövetségünk nem tudott tömegszervezetté válni. Az új szövetség fő feladata, hogy erős szervezeteket hozzon létre és a fiatalságon túlmenően az egész lakossággal teremtsen jó kapcsolatokat.

RÁGYÁNSZKI ANDRÁS elvtárs a Magyar Repülő Szövetség titkára a repülő- és a modellező-mozgalom munkáját ismertette. Beszélt az eredményekről, amelyek országos és nemzetközi viszonylatban is ismertté tette repülő és modellező sportunkat.

A továbbiakban Rágyánszki elvtárs elemezte a szövetség munkájának hibáit és hiányosságait. Ezekről elmondotta: a hibák forrását önmagunkban kell keresni. Nem küzdöttünk következetesen a tagság jó politikai neveléséért. Nem tudtuk kellő mértékben megszerettetni a fiatalsággal a repülést és a szervezeteket sem. A fiatalság megosztottsága a két szövetség között is hátráltatta munkánkat. Az egyesítéssel ez megszűnik. Ezután mindenki megtalálhatja szervezeteinkben a kedvének legjobban megfelelő sportágat...

Az egyesítés sikeres végrehajtása és az új szövetség munkájának megalapozása, a hibák kiküszöbölése csakis a Párt határozata alapján lehetséges. Ebből következik az, hogy az egyesítés előkészítő munkájának alapvető feladata a párt határozatának tudatosítása funkcionáriusaink és a tagság körében. A határozat végrehajtásával kapcsolatban a következő feladatok állnak előttünk:

1. Biztosítani kell a párt határozatának megvalósítását szövetségünk egész területén.
2. Politikai felvilágosító munkával meg kell értetni a párthatározat jelentőségét funkcionáriusaink és tagságunk körében. Széleskörű felvilágosító munkát kell végeznünk a párthatározat szellemében a lakosság körében; dolgozóink értsé (sic) meg, hogy a Magyar önkéntes Honvédelmi Szövetségben végzett munka szerves részét alkotja hazánk, békés építőmunkánk és függetlenségünk védelmének.
3. Biztosítanunk kell a kiképzési tervek maradéktalan teljesítése mellett e két szövetség zökkenőmentes egyesülését le egészen az alapszervezetéig.

4. Biztosítanunk kell, hogy az egyesülés szervezeteink megerősödésével járjon, megszilárdítsa a szervezet vezetését, kifejlessze a szervezeti életet, emelje tagságunk létszámát erős és széles alapokat teremtsen az új szövetség további fejlődésének.

Az új szövetség alapvető feladata a tagság és a lakosság széles rétegeinek hazafias szellemben való nevelése, valamint széleskörű politikai felvilágosító munka kifejtése a néphadsereg és a dolgozó tömegek közötti kapcsolat további megerősítése és megszilárdítása érdekében.

Nevelőmunkánk alapja a Magyar Dolgozók Pártja iránti törhetetlen hűség elmélyítése, a hatalmas szovjet nép iránti szeretet elmélyítése, a harcban és a békés építő munkában való hősiesség helytállásának ismertetése, népünk dicső szabadságharcosai emlékének, történelmünk haladó hagyományainak ápolása, nemzeti nagyjaink hősi tettekre buzdító példája, a magyar munkásmozgalom mártírjai emlékének ápolása. E feladat megoldása érdekében széleskörű felvilágosító munkát 'kell végezni...

Április 1 és május 15-e között tartják az alapszervekben az egyesítő taggyűléseket, ahol az új vezetőségeket választják meg, valamint a küldötteket a felsőbb szervekbe. A taggyűléseket úgy 'kell megszervezni, hogy azok ne zavarják a fontos mezőgazdasági munkák elvégzését.

A járási, budapesti, kerületi, üzemi küldöttértekezleteket május 8-tól Június 8-ig tartják, ahol megválasztják a választmányt és a küldötteket a felsőbb küldöttértekezletre.

A budapesti és megyei küldöttértekezletek június 8. és 20. között kerülnek sorra. Itt választják meg a választmányokat és a küldötteket az egyesítő konferenciára.

Az országos egyesítő konferenciát 1955. július 2–3 között tartják.<sup>106</sup>

**MÖHOSZ<sup>107</sup> kitüntetés**



Az MDP, a Magyar Dolgozók Pártja utasítására az MRSZ és a Magyar Szabadságharcos Szövetség, 1955. július 03-án tehát létrehozta a MÖHOSZ-t, a Magyar Önkéntes Honvédelmi Szövetséget.<sup>108</sup>

Elnökének Kutika Károly<sup>109</sup> ÁVH ezredest választották meg!

Sportdiplomáciai érdekből, mivel a FAI<sup>110</sup> –nak csak civil szervezet lehet a tagja, megtartották az MRSZ-t, de nem voltak klubjai és nem volt már beleszólása a repülésbe!

<sup>106</sup> Repülés, 1955 (8. évfolyam, 1-18. szám) 1955-03-10 / 5. szám

<sup>107</sup> Magyar Önkéntes Honvédelmi Szövetség. Amikor a kor néhány jellemző kitüntetését a későbbiekben bemutatjuk, senki se gondolja, hogy azokért nem kellett nagyon keményen megdolgozni! Ilyet csak a mai szemellenzős demagógoktól lehet hallani.

<sup>108</sup> A MÖHOSZ 1956. október 23-án felbomlott. Addig azonban az összes repüléssel kapcsolatos sportokat, de a technikaiakat is (rádiózás, lövészet,...) egybevonta. Érdekes, hogy ebben az évben a MÖHOSZ rövidítés helyett sokszor a MaÖHSZ rövidítést használják! Még a szervezeti szabályzatban is ez a rövidítés a hivatalos. Mikor lett a MAÖHSZ helyett MÖHOSZ?

<sup>109</sup> ÁVH II. Főosztálya (vezetője: Szücs Ernő, (eredeti neve: Szüsz Ernő) áv. ezredes (az agyonveréséig), majd utóda Kutika Károly áv. ezredes)

<sup>110</sup> A Fédération Internationale Aéronautique (FAI), a világ, repülő sportszövetsége.



### Megválasztották a MAÖHSZ elnökét

1955. március 7-én ült össze a Magyar Önkéntes Honvédelmi Szövetség ideiglenes elnöksége, hogy tagjai sorából megválassza a MAÖHSZ elnökét. Az elnökség a MAÖHSZ elnökétül egyhangúlag

**KUTIKA KÁROLY**

ezredes elvtársat választotta. Az elnökség ezután a soronkövetkező feladatok végrehajtásáról — elsősorban az egyesítés munkálataival — foglalkozott.

### Hol MaÖHSZ, hol MÖHOSZ...

Itt azonban álljunk meg egy szóra! 1955-öt írunk és az *önkéntes honvédelmi szövetség* élére a „*hírhedt*” államvédelem egy ezredese kerül. Ez vagy politikai szűklátókörűség, vagy nagyon is tudatos dolog, esetleg üzenet, – fiatalok, sportolók, sportrepülők az „*éber hatóság*” rajtatok

tartja a szemét! Úgy dolgozzatok, hogy megtorol minden mulasztást, még azt is, amit csak annak vélnek! A *disszidálást* pedig főbenjáró bűnként kezeli, s megtorolja az itthon maradt repülőter parancsnokon és a klub más vezetőin is. Az időszakban – a szigorú ellenőrzés és a rendeletek ellenére – nem egy repülőgépes disszidálás volt, amelynek a következményeit az érintett repülőterek parancsnokai és egyéb személyei szenvedték el.

Egy figyelemre méltó írás a géptörésekről.

„Az elmúlt év géptöréseiről

... Vitorlázórepülésünk eredményeinek számbavételénél igen lényeges szerepe van annak, hogy a kiképzést, a gyakorló és teljesítményrepüléseket milyen számú és mértékű géptörés, vagy baleset kíséri. Ezen a téren az utóbbi évek alatt a kétkormányos kiképzés révén igen nagy haladást értünk el, hiszen a balesetek és géptörések száma évenként és átlagosan 52%-kal lecsökkent...

Géptörési baleseti statisztikánk igen érdekes adatokat tartalmaz. Lássuk, mit mond az 1954. évi törések repülőképzettséghez viszonyított értékelése. Ha az összes törések számát figyelembe vesszük: a kezdők 5.1 %-át, az „A” vizsgások 6.8 %-át, a „B” vizsgások 8.5 %-át, a „C” vizsgások 56 %-át, az oktatók és „D” vizsgások 23.6 %-át tették az összes töréseknek.

Az egy törésre eső törési érték átlagosan 35 % ami az elmúlt évek számadataihoz képest emelkedést mutat. A fenti felsorolásból kitűnően érzékelhető, hogy ez a növekedés a magasabb képzettségű pilóták töréseiből adódik, és ugyanakkor ez rámutat arra, hogy kiképzési munkánkon hol kell javítani...

*Általános megfigyelés, hogy fiatal „C” vizsgás pilótáink önbizalma sokszor nagyobb, mint azt szakmai képzettségük megengedné. Ez részben abból ered, hogy mint a fentiekben is említettük, az oktató már nem tekinti növendékének a „C” vizsgás repülőt. Az idősebb pilóták nagyon jól tudják már, hogy ez a túlzott önbizalom előbb, vagy utóbb törésre kell, hogy vezessen...*

*Fiatal oktatóink sók esetben, hogy az oktatói tekintélyt a maguk részére mihamarább biztosítsák – igen könnyű utat választva, – sokszor hajlandók még fegyelmezetlenségeket is elkövetni repüléseikben, repülőtudásuk fitogtatásával...*

*Repülőtereinken oktatóink sokszor szívesebben üldögélnek lent a földön, beszélgetve, mintsem oktatnak a gép mellett, vagy a levegőben repülve, mondván, hogy így lehetőséget adnak az oktatógyakornokoknak, segédoktatóknak a tanulásra és rájuk csak a felügyelet „könnyű” munkája jut...*

*Ne sajnálják tehát oktatóink a fáradságot, fordítsanak több gondot az oktatásra, hiszen az oktatói munka annyi szépséget rejt magában...*

*Sokszor hallani oktatóinktól, hogy jelenleg növendékeink fegyelmezetlenek, hanyagok, gondatlanok és hiányzik belőlük a repülés iránti lelkesedés. De vajon ezekről a hibákról csak a növendék tehet? – Bátran mondhatjuk, hogy növendékeink a repülést úgy fogják megszeretni, úgy fogják magukra nézve kötelezőnek tartani a repülőfegyelmet, annyira lesznek lelkes repülő emberek, amennyire oktatási munkánk alaposága ezt biztosítani fogja.*

*Mindezek az elmondott hibák igen nagy résziben közvetve, vagy közvetlenül sok törést, gépsérülést eredményeztek a múltban, ezért itt az ideje, hogy kiküszöböljük őket. Biztos vagyok benne, hogy kevés igyekezettel hihetetlennek látszó eredményeket érhetünk el és kiképzési rendszerünket, vitorlázó repülésünket nemzetközi viszonylatban is első helyre tudjuk segíteni kitűnő eredményeivel.*

*Mező György<sup>111</sup>*

Gyakorlatilag 1 éves lett a *Kossuth Rádió* vitorlázórepülőknak szóló időjárás jelentése.

*„ KOSSUTH RÁDIÓ BUDAPEST:*

*„Közöljük a magaslégköri adatokat...”*

*Az elmúlt év április havától az ősz beálltaig naponként hirdette a rádió, hogy vitorlázó repülésünk fejlesztése terén ismét jelentékeny lépést sikerült tenni. A magaslégköri adatok közlése a nap reggeli órájában hatalmas előny, mert annyit jelent, hogy országunk minden teljesítményrepülőjének módjában áll tervszerűen előkészülni repülésére, akár Szeged, akár Miskolc vagy éppen Győr jelenti számára az otthont.*

*A tavalyi eredmények szépek voltak. Közel sem voltak azonban olyan arányban jók, amilyen arányú felszerelés és segítség állt repülőink rendelkezésére s ennek jórészt a*

<sup>111</sup> Repülés 1955 (8. évfolyam, 1-18. szám) 1955-03-25 / 6. szám

*teljesítményrepülésbeni gyakorlatlanság, de amellett a légkörre vonatkozó tájékoztatások felhasználásában is mutatkozó járatlanság és nemtörődömség volt az oka. Igaz, hogy kevés volt a tájékoztatási alkalom is, amelynek keretében előszóban igyekeztünk megvilágítani a légköri mérések jelentőségét és a felhasználás fontosságát, módját.*

*Ebben az esztendőben ismét számíthatunk arra, hogy a rádió a műsoradás közben meg fogja adni a magaslégkörre vonatkozó reggeli adatokat, és bízunk abban, hogy a tavaly megindult teljesítmény fokozási mozgalom idei eredményeit még hatékonyabban fogja növelni, mint az elmúlt évben...*

*Tardos Béla*<sup>112</sup>

*„... A varsói szerződés<sup>113</sup> védelmezi hazánk szabadságát, függetlenségét, erősíti Európa s egyben a világ békéjét – mondotta Hegedűs András elvtárs, az Országgyűlés május 26-i ülésén, amikor is az Országgyűlés törvénybe iktatta a varsói szerződést.*

*A magyar nép bátran és magabiztosan tekinthet a jövőbe. A Varsóban megkötött barátsági, együttműködési és kölcsönös segélynyújtási szerződés elősegíti, hogy békés körülmények között valósítsuk meg azokat a nagyszerű célkitűzéseket, amelyeket népünk anyagi és kulturális színvonalának emelése, a népgazdaság fejlesztése, a szocializmus építése terén magunk elé tűztünk...*

*A magyar nép, a Magyar Népköztársaság kormánya nagy megtiszteltetésnek tekinti, hogy részesévé vált e szerződésnek, és büszke arra, hogy annak megalkotását elősegítette.*<sup>114</sup>

1955. július 3-án ért véget a MÖHOSZ I. Konferenciája. A megválasztott vezetőség alapján innentől egyértelmű, hogy ez egy félkatonai szervezetté vált!

*„... Az országos elnökség tagjai: Kutika Károly ezredes, elnök; Havas Imre ezredes, első elnökhelyettes; Várkonyi László alezredes, és Rónai Rudolf elnökhelyettesek, továbbá: Szabó István altábornagy. Hazai Jenő vezérőrnagy, Nádor Ferenc ezredes Tóth Lajos ezredes, Kádas István, Cseterki Lajos, Béres Tibor, Bodonyi Pálné, Jancsik Aranka, Sarlós István, His Imre alezredes, Andricsák János, Pusztai Mihály őrnagy.*

*Póttagok: Réti Antal, Fiilöp Árpádné, Szaniszló János, Domonkos József, Hatvani Jolán...*<sup>115</sup>

<sup>112</sup> Repülés 1955 (8. évfolyam, 1-18. szám) 1955-05-10 / 9. szám

<sup>113</sup> 1955. május 15-én Bécsben aláírták az államszerződést, melyben az ország visszakapta szuverenitását. A megszállók kivonulása után Ausztria örökös semlegességét az alkotmányban rögzítették. A szovjeteknek is ki kellett vonulni. Hazánk szovjet megszállását az Ausztriában állomásozó szovjet csapatok ellátási útvonalával indokolták korábban. Most ennek véget kellett volna vetni, nem így történt. A szovjeteknek eszük-ágában sem volt feladni a magyar terület kiváló stratégiai helyzetét. A Varsói Szerződés a közép- és kelet-európai szocialista országok védelmi katonai-politikai szervezete volt. Varsóban, Lengyelországban alapították meg 1955. május 14-én a Szovjetunió javaslatára. Mindez a NATO ellensúlyozása is volt. 1991-ben bomlott föl.

<sup>114</sup> A repülő fiatalok örömmel fogadták a varsói értekezlet határozatait. Repülés, 1955 (8. évfolyam, 1-18. szám) 1955-06-10 / 11. szám

<sup>115</sup> Repülés 1955 (8. évfolyam, 1-18. szám) 1955-07-20 / 13. szám

### A Repülés olvasóihoz

A Magyar Onkéntes Honvédelmi Szövetség sokrétű feladata szükségessé tette, hogy a kiadásában megjelenő lapokat egyenlő arányban adja olvasói kezébe. Ezért a havonta kétszer megjelenő, repüléssel foglalkozó lapját, a Repülést 1955. júliusától kezdve havonta csak egyszer jelenteti meg. Így a Repülés júliusban kivételesen 20-án jelenik meg. Augusztustól kezdve pedig minden hónap 10-én. Az Ifjú Súlyom továbbra is változatlanul megjelenik, ugyancsak minden hó 10-én a Repüléssel egyidejűleg. Az előfizetők részére további felvilágosítással a Repülés Kiadóhivatala szolgál. Címe: V. ker., Engels tér 15. Telefon: 188—980.

Repülés Kiadóhivatala

1955 nyarán *Bánrévéről Básti József és Buris Jenő* vettek részt egy *alagi teljesítménytáborban*. *Básti József* ekkor már függetlenített oktató, *Boris Jenő* szintén kiválóan repül, talán már ő is oktató, de lehet, hogy segédoktató. Egy biztos, *Jenő bátyánk Németh Sanyi bácsi* mellett a műszaki dolgokkal is aktívan foglalkozik a bánrévei hangárban. Az ő későbbi elhelyezése után *Buris Jenő* lesz a hangármester.

„ Az alagi teljesítménytáborban



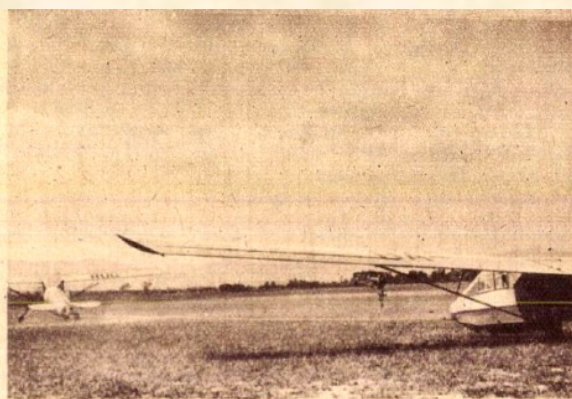
Vajon sikerül-e a feladat? Kritikus szemmel figyelik egymás repülését a „növendékek”



A vontatógép visszaérkezett! Gyors, de gondos felkészülés következik . . .



Sikerült! Lovász Tibor, a szolnoki klub tagja, ötórás termikkeléssel megszerezte az ezüstkoszorút. A tábor vezetője és társai jókívánságokat fejezik ki Lovász elvtársnak



. . . és máris vontatókötélre veszi a Kánya a kétülékes Pionírt



Németh József gépébe elhelyezik a barográfot.  
A vontatógép a következőnek vele húz el a termikek fölé



Dallos Antal oktató a köré gyűlteknek a Parávia barográfot  
megmagyarázza a hozzávetőleges teljesítményt

Szövetségünk ez évben a haladók és az ifjúságiak versenye helyett – amelyen csak igen kevesen vehettek részt – megszervezte a több repülési lehetőségeket biztosító nyári teljesítménytáborokat. A táborokban a klubok megfelelő fejlettségi fokkal rendelkező társadalmi és függetlenített dolgozói vesznek részt. Képeinken az első csoport munkájának egy részét mutatjuk be a repülőtéren:

„Az időjárás és egyéb okok miatt ez a tábor nem váltotta be a hozzá fűzött reményeket, de azért helyi repüléseket lehetett végezni. Volt egy Szellő, a mivel senki sem akart repülni, nekem meg mindegy volt, csak a levegőben legyek. Ezt én – ha nem jutott más gép – elkötöttem és jártam a környéket. Jenő sem tudott igazán nagyokat repülni.”<sup>116</sup>

Ismét hír bánrévei nyári táborról!



Egy Koma és a Június 18 van a képen.  
Borsodi István táborvezető a növendékek előtt ismerteti a kiképzési tervet.  
Bánréve, 1955 nyara

<sup>116</sup> Básti József emlékei

„ Az ózdi repülők csaknem egy teljes hónapot töltenek a bánrévei repülőtáborban. Ez idő alatt harmincöt növendék, köztük Igen sok kezdő, ismerkedik meg a repülés tudományával. A fejlett „C”- vizsgások is örülnek, hiszen négy hét alatt sokat repülhetnek, különösen, ha megkapják az ígért vontatógépet.”<sup>117</sup>

**Ködmön Gyula<sup>118</sup> növendék  
(az ózdi acélmű dolgozója)  
és Juhász Sándor oktató<sup>119</sup>**

Lepke felszállása előtt az oktató utasításokat ad, a már egyedül repülő Ködmön növendéknek. A kép a repülőtér keleti szélén készült, a háttérben a Bánréve-Ózd vasúti pálya és a táviróvezeték oszlopok.



„ A táborok sikeréért

Már javában folynak a nyári repülő-táborozások. Ifjúmunkások, iskolai tanulók, szabadságuk egy részét kint töltik a repülőtereken. A nyári táborok szervezése és irányítása nagy felelősséggel jár, gondos, körültekintő munkát igényel repülőoktatóinktól és politikai nevelőinktől. A táborokban dől el, hogy az elmúlt hónapokban végzett oktatói munka milyen eredménnyel járt, a növendékek mennyire sajátították el az elméleti kiképzés anyagát és azt hogyan tudják hasznosítani a gyakorlatban.



A repülőtáborok iránt azért nagy az érdeklődés, mert a növendékek érzik; a heti négy-öt felszállás kevés ahhoz, hogy aránylag rövid idő alatt tanulják meg a repülőgépezetést. Ehhez járul még, hogy egy-egy vasárnapi üzemnapon – és ez főként a kezdőkre vonatkozik – a növendékek több oktatóval repülnek. Ez a körülmény nagyban hátráltatja a fiatal repülők fejlődését. A repülőtáborban folyó kiképzés azért előnyösebb, mert a növendékek több felszálláshoz jutnak és az equipázsrendszerű kiképzés lehetővé teszi, hogy egy kezdő növendék oktatását, egészen a „B” vizsgáig egy oktató végezze el. Tapasztalt repülőknél ez a kérdés már nem vetődik fel, mert ők többször beszélgetnek a repülési feladataikról, kikérik oktatóik véleményét is. Ezt még ritkábban teszik meg azok a repülők, akik csupán egy pár felszállással rendelkeznek. Oktatóink jelentős része tudja ezt és idejük legnagyobb részét a fiatalok között töltik és

<sup>117</sup> Repülés, 1955 (8. évfolyam, 1-18. szám) 1955-08-10 / 14. szám

<sup>118</sup> Más helyen Ködmön Gusztáv...

<sup>119</sup> id Rónaföldi Zoltán gyűjteménye. Juhász Sándor elvileg a salgótarjániak (hasznosi repülőtér) kiváló oktatója, de évek óta minden nyáron itt is oktat!

*tanítják a jövő repülőit. Van azonban olyan is köztük, aki másra bízta a kezdők kiképzését, még az ellenőrzésről is megfélelkezik.*

*Szólni kell még a fejlettebb repülőkről, a vizsgásokról, akik megkönnyíthetik az oktatók munkáját azzal, hogy gyakran megfordulnak a kezdők között és segítik őket. A segítség ott kezdődik, hogy a „C”- vizsgás tanítsa meg fiatal társát a munkakönyv helyes vezetésére, vagy arra, hogyan kell viselkedni a repülőtéren, miért van szükség a fegyelemre. Vizsgás növendékeink nagy szolgálatot tesznek akkor, ha elmondják fejlődésük történetét, hogy kezdetben milyen nehézségeik voltak, azokat hogyan győzték le. Nem igazi repülő az, aki ezt nem teszi meg és tudását csak kérdésre használja fel, megfélelkezve arról, hogy 6 is volt kezdő.*

*Szóljunk a repülés lelkes, odaadó munkásairól, a technikai személyzetről is. Az ő munkájuk is azzal mérhető le, hogy a tábor ideje alatt a növendékek hány felszállást hajtanak végre, hányan tesznek „A”, „B”, illetve „C”- vizsgát. Repülőtereink műszaki dolgozóinak gondoskodni kell arról, hogy a tábor ideje alatt a műszaki felszerelések üzemképesek legyenek. Most még különösebb gonddal, nagy hozzáértéssel kell ápolni, karbantartani felszereléseinket.*

*A táborban nagy a felelősségük kiképzésvezetőinknek és politikai nevelőinknek. Elsősorban ők felelnek a gondjaikra bízott fiatalokért. Ezért olyan légkört kell kialakítani, hogy a növendékek egymás között róják meg a fegyelmezetlenséget elkövető társukat. Táborvezetőinknek gondoskodni kell arról is, hogy a repülés mellett a növendékek tájékozottak legyenek a kül- és belpolitikai kérdésekben. A repülőtéren élénkebbé kell tenni a politikai munkát. Ezen a téren már vannak kezdeti eredmények. Igen jó startpolitikai munka folyik a sajkópólai repülőtéren, ahol Duvalovszki elvtárs a politikai nevelő. A növendékek minden reggel sajtótájékoztatót értesülnek az eseményekről, és tanulmányozzák szövetségünk első országos konferenciájának anyagát. A táborban jó a kollektív szellem és ezt tükrözik a kiképzési eredmények.*

*Minden repülőoktatónak, műszaki dolgozónak, társadalmi aktívának össze kell fogni, hogy a nyári táborok a legnagyobb sikerrel fejeződjenek be.”<sup>120</sup>*

Egy hír az „önkéntes” mezőgazdasági munkáról is.<sup>121</sup>

### „ KÖSZÖNJÜK A SEGÍTSÉGET

*A sajonémeti Petőfi termelészövetkezet tagsága, és vezetősége meleg baráti szeretettel köszöni meg a bánrévei repülőtéren táborozó ózdi növendékeknek és oktatóknak azt a lelkes, odaadó munkáját, amit termelészövetkezetünkben a betakarítási munkák idején végeztek. Az elvtársak munkájukkal nemcsak termelészövetkezetünknek, hanem egész népgazdaságunknak tettek szolgálatot és cselekedetükkel még szorosabbá kovácsolódott barátságunk.*

*Sajonémeti, 1955. augusztus 20.*

<sup>120</sup> Repülés, 1955 (8. évfolyam, 1-18. szám) 1955-08-10 / 14. szám

<sup>121</sup> A munkák általában szervezetten önkéntesek voltak. Én magam is sokat építőtáboroztam, középiskolásként, egyetemistaként, és a katonaságom alatt is részt vettem mezőgazdasági munkákban. Számomra mindezek nem voltak megterhelőek, sőt az életem nagyon érdekes eseményei lettek, tele tapasztalatokkal, élményekkel. Gondolom, ezzel a korosztályomból sokan vannak így!

*Elvtársi üdvözlettel  
a Petőfi termelőszövetkezet vezetősége nevében  
Sike József elnök<sup>122</sup>*

A MÖHOSZ repülőklubok tagsága szeptemberben is táborozik. Naponként érkezik jelentés a Repülés szerkesztőségébe arról, hogy kiképzési munkájuk mellett mindenütt segítik a mezőgazdasági munkát. Így erősítik a munkás-paraszt szövetséget.

Ezek után már a jövő év is szóba kerül.

*„ Jövő évi munkánk alapja*

*Szövetségünk I. konferenciájának határozata kimondja, hogy a MÖHOSZ alapszervezetekben létre kell hozni az alapfokú repülőköröket. Ezekben a körökben készülnek majd fel a szervezetek tagjai elméletileg a repülésre. Egyszóval az alapfokú repülőkörök adják majd a magasabb fokon dolgozó repülőkluboknak az utánpótlást. Ez a repülő kiképzés alapja és ennek nagy jelentősége van. Ezért elsőrendű feladat, hogy a szervezésben nagyobb tapasztalattal rendelkező repülőkluboknak, – az alapszervezetekben létrehozandó repülőkörök szervezéséhez segítséget kell adniok. Ezt minden repülőklub tagsága érzi és tudja, hiszen a repülés elsajátítását ők maguk is az alapoknál kezdték. Most az a legsürgősebb feladat, hogy a repülőklubok vezetőségi tagjai és az aktivisták menjenek be a helyi alapszervezetekbe és segítsék az elnökségeket a repülőkörök létrehozásában. A tagság körében beszéljenek a repülésről, keltsék fel az érdeklődést a repülés és az ejtőernyőzés iránt. A fiatalok vonzódnak a repüléshez és nagyon sokan várják, hogy a körökbe bejussanak.*

*Kiket szervezzenek be a repülőkörökbe, hol kezdjék a munkát, hogy tartós eredményeket érjenek el? A szervezést elsősorban ott kell kezdeni, ahol a legcélszerűbb. A gimnáziumok és a technikumok harmad és negyedéves tanulói között...*

*Az első alapfeltétel, hogy az alapszervezetek vezetőségei és a repülőklub vezetősége e kérdésben teljesen egyetértsenek, közösen tárgyalják meg a feladatokat. A káros rivalizálás és a tehetséges növendékek visszatartása más szakkörökbe, csak árthat a repülés ügyének...*

*A második alapvető feltétel, hogy a repülőklubok a gimnáziumok és a technikumok DISZ szervezeteivel teremtsenek jó kapcsolatokat.; Nem lehet abban a repülőklubban életerős munka, amelyben a DISZ szervezet nem segít. A DISZ szervezet áll élő kapcsolatban a tanuló ifjúsággal és segíti őket tanulmányaikban...*

*Most tehát az a legsürgősebb feladat, hogy az alapszervezetek és repülőklubok munkaterv szerint teremtsék meg a jövő évi kiképzés alapját és a meghatározott időre hozzák létre a repülőköröket...<sup>123</sup>*

<sup>122</sup> Repülés 1955 (8. évfolyam, 1-18. szám) 1955-09-10 / 15. szám

<sup>123</sup> Repülés 1955 (8. évfolyam, 1-18. szám) 1955-09-10 / 15. szám

## „MEGTISZTELŐ FELADATUNK

*A nyári repülési időszak lezárult. A repülőklubok vezetőségei és tagsága hozzálátnak a „téli“ feladatok elvégzéséhez. Habár a téli elméleti oktatás nem új feladat a repüléssel foglalkozók számára, mégis minden évben bővült a témaköre és a fejlődés hozta feladatok egyaránt nagyobb követelményeket állítanak a vezetők és növendékek elé. De éppen repüléstügyünk fejlődése hozta meg az idej feladatok közé azt az újat, ami a jövő kiképzését biztosítja, megteremt az alapját annak, hogy a következő tavasszal – új növendékek százai jelenjenek meg a repülőtereken.*

*Ez az új feladat az alapszervi repülőkörök sikeres elméleti felkészítése. És most nem egyszerű körfoglalkozások „levezetéséről“ van szó, hanem sokkal többről – szinte egy újszülött körüli szerető anyai gondoskodásról. Az alapszervezetek repülőkörei még igen zsengek, a repülőmozgalom fiatal, új hajtásai. Lényegében most szervezték, vagy helyenként éppen most hozzák létre őket. Nem közömbös tehát, hogyan és miként oktatjuk tagjait.*

*Az országos elnökség repülési osztálya összeállította azt az alapfokú oktatási tématervet, amely szerint kell megismertetni a repülésbe bekapcsolódott fiatalokkal az elméleti alapokat. Azt is előírja a tervezet, hogy a körök tagsága milyen létszámú csoportokban álljon az anyag feldolgozásához. A klubok előadóinak és oktatóinak nem kisebb feladatot kell elvégezni, mint a körök tagjaival eredményesen megismertetni a repülés történetét, az általános repülőgépszerkezeti ismereteket, az aerodinamika alapfogalmait, a légkörtan idevonatkozó részét, a repülőter szabályzatot stb.*

*Ezt a feladatot csak szeretettel és nagy gonddal lehet elvégezni. Nem kétséges, hogy a hivatásos oktatóink és lelkes társadalmi munkásaink ezt megértik és végre is tudják hajtani. Éppen ezért az előadók kiválogatására a klubvezetők a legnagyobb gondot fordítják. Ne sajnálják erejüket és vessék latba minden leleményességüket. Az oktatógárda mellé szervezzék meg a szemléltető eszközöket előállító brigádokat, akik már az előadások előtt elkészítik a „kézzel fogható“ elméleti anyagot. Minden szeretettel és lelkesedéssel végzett munka százszorosán meghozza gyümölcsét. Van-e jobb érzés annál, mint azt látni, hogy a reánk bízott fiatalok a szemünk láttára kapnak – a szó szoros értelmében – szárnyra? Repülő oktató számára aligha van! Ebben rejlik a repülő hivatása, ez lesz elhivatottsággá a növendékekben.*

*Az oktatási munka másik nagyon fontos része a középfokú és a fejlett repülők továbbfejlesztése. Hiba lenne minden erőt csak a kezdőkre fordítani és a már a klubokban dolgozó növendékeket elhanyagolni. Ha ezt így tennénk, „lefejeznénk“ a kezdőket, egyszóval visszafejlődnék a repülés. Szövetségünk gondoskodik a fejlettebb repülők továbbképzéséről is, hiszen ők a letéteményesei a jövő év „nagy repüléseinek“, ők a jövő társadalmi oktatói, akik ugyanolyan szeretettel nevelik fel majd az újakat, mint őket nevelték.*

*Feladataink nem kicsinyek, nehézség is lesz. Sokszor kell majd teljes erőbevetéssel dolgozni a siker érdekében. Mindez természetes dolog, de az akadályokat sorra legyőzzük és végül is büszkén jelentjük, hogy a ránk bízott feladatot sikerrel elvégeztük.*

S. Gy. <sup>124</sup>

<sup>124</sup> Repülés 1955 (8. évfolyam, 1-18. szám) 1955-10-10 / 16. szám

És egy emlék, ami az óta már szintén csak emlék, a *Petőfi-csarnok*...

„ A múlt hónapban, a városligeti Petőfi-csarnokban megnyílt a TTIT és MAHÖSZ rendezte repülőkiállítás. Bár a kiállítás elsőrendű célja az ismeretterjesztés – tehát a nagyközönségnek szól, – természetes, hogy a repülőik is örömmel fogadták, hiszen ilyen arányú, ennyi mindent felölelő kiállítást Magyarországon még nem rendeztek.

A Városliget útjai igen kanyargósak, a kiállítás helyét messziről meg lehet találni. Elárulja az épület előtt kiállított IL–10. és Aero 45. gép és a köréje sereglő érdeklődő tömeg. Ha közelebb érünk, feltűnik, hogy a látogatók fenn állnak a szárnyakon, vagy benn ülnek az ülésekben, míg a gépek mellé beosztott honvéd elvtársak kimerítően, igazán minden kérdésre választadóan beszélnek, kapcsolnak, mutogatnak. Ez az egyik legkedvesebb meglepetés! A „mindent a szemnek. – semmit a kéznek“ elve Itt nem érvényes, a látogató valóban kézzelfogható magyarázatot kap mindenről, amire kíváncsi.

Ha belépünk a csarnokba, szinte meghökkent a rengeteg látnivaló. De alig lép az ember néhányat, már felötlik a gondolat: milyen jó lenne ezt a kiállítást így, – ahogy van, repülőmúzeumként meghagyni — hiszen a repülőmúzeum régen húzódo kérdése a magyar aviatikának. Itt a jó alkalom, hogy a régi tervet valóra lehessen váltani...

Igen érdekes a vitorlázógépek berepülési eredményeit megállapító berendezések ismertetése. A szerkezeti megoldásokat sok lebontott, vagy félkész szerkezeti darab ismerteti. Igen szép a kiállított félkész „Ifjúság”-törzs és nagy közönség sikere van a működő futómű behúzóinak.



A hatalmas Petőfi csarnok közepét a repülőgépek foglalják el. Kezünkön a felfüggesztett Piliis, a Jünius 18 és a Super Fergateq, háttérben egy ejtőernyő látható

Most a sportrepülés következik. Itt láthatjuk a legtöbb repülőgépet, a Lepkétől a legújabb magyar vitorlázógépig, a Béké-ig. A motoros repülést új iskolagépünk, a Pajtás prototípusa képviseli, de ki van állítva egy Fecske is. A modellezők anyaga általános vélemény szerint egyik legsikerültebb része az egész kiállításnak. Ugyanitt szerepel az ejtőernyőzés is. Néhány, a kiképzés menetét bemutató makett iskolakör, műrepülés) még szebbé tette volna ezt a részt...<sup>125</sup>

Következzen egy olyan hír, amely majd a legtöbb repülőklubot érinti, amikor a Koma iskolagépek kirepülnek az idejüket.

<sup>125</sup> Repülés 1955 (8. évfolyam, 1-18. szám)1955-10-10 / 16. szám

„ 1955. VIII. 4-én nyíregyházi repülőtéren a helyi klub táborának keretén belül kísérleti jellegű kiképzés folyt le. Ennek a tanfolyamnak az volt a célja, hogy miként használható az „Ifjúság” típusú gép a csörlőrendszerű kiképzéshez, valamint tapasztalatszerzés a géppel való oktatáshoz.

A kísérleti kiképzést a Központi Repülőklub egyik vitorlázó oktatója, Dallos Antal vezette...

– A tanfolyamon 8 fő növendékkel 19 üzemnapon 446 felszállást végeztem. A „Koma” típusú géppel történő kiképzéssel összehasonlítva, meg kell állapítani, hogy szükséges volt a kétkormányos repülések számának felemelése. Így az egyedülrepülés előtti ellenőrzésre körülbelül 47–52 felszállás után kerültek a növendékek. A felemelt kétkormányos felszállási szám magával hozta a növendékek kiképzési színvonalának emelkedését. Ugyanis úgy a dugóhúzó, mint a különböző magasságban történő kötélszakadáskori teendőket bemutattuk a növendékeknek. Így minden emberi számítás szerint előfordulható és problémát okozható eseményt is igyekeztünk kikapcsolni. Szükséges is volt a kiképzési színvonal emelése, mert a növendékek az első egyedüli repüléseket magával a kétkormányos géppel, az Ifjúsággal hajtották végre. Egyesek ellenezték a kötélszakadási teendők oktatását a gyakorlatban, de mikor egy növendéknél az ötödik egyedüli felszállásnál bekövetkezett a kötélszakadás (mely semmi problémát nem jelentett a növendéknek) be kellett látni ennek szükségességét.

A tanfolyam első napjain végzett felszállások bizonyították, hogy az „Ifjúság” a csörlésből



Farkas József, a szolnoki repülőklub növendéke az első egyedülrepülés előtt, oktatója utasításait hallgatja. Hátterben Mandi Ernő, aki a növendék ellenőrzését végezte

dő magasságot.

A géppel úgy a fel, mint a leszállást ívelőlap nélkül végeztük. Ugyanis nem lett volna érdemes a növendékek figyelmét megterhelni az ívelőlap használatával.

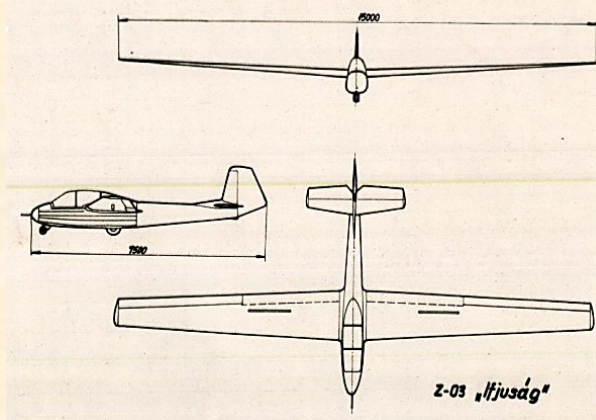
A csörlés súlypontból történt. A kételyek itt is eloszlottak, mert a növendékek igen szépen elsajátították a csörlést. A géppel, amint azt a növendékeket ellenőrző elvtársak is megállapították, igen könnyű a csörlés. A repülőképzésnél előnyt jelent, hogy a növendék a gép hossz tengelyében van elhelyezve.

történő indításnál nem marad alatta a „Komá”-nál. A 870 m-es csörlőkötél használatával átlag 250 m-es magasságot lehetett elérni. Ez az adat a növendékek általi csörtések átlaga, tehát még nagyobb magasságok is elérhetők, mint az a grafikonról is látható (az első repülési napok). Miután igen vitatott kérdés volt az „Ifjúság”-gal elérhető csörlési magasság, ezért a naponta elért átlagos magasságokat grafikonon ábrázoltam. Ebből igen szépen látható, hogy a hőmérséklet és a szélsébség mily módon befolyásolhatja az eléren-

Amikor a kiképzés végefelé a növendékek egyedülrepülése következett, mindenkinek szokatlan volt az az új módszer, hogy a megszokott „A” vizsga siklás helyett a növendékek rögtön iskolakört repültek. Első egyedülrepülőm Farkas József, szolnoki gépipari tanuló volt. A tanfolyamon a növendékek a „B” vizsga követelményének is eleget tettek.

Eddig Dallos elvtárs véleménye, tehát a tanfolyam sikerrel zárult. Az eredmények értékelése most van folyamatban, amelyek alapján elkészül a jövő évi kiképzési évré az „Ifjúság”-al történő repülések szabályzata.<sup>126</sup>

Az Ifjúság első változata<sup>127</sup>



A gép az elképzések szerint:

„ Új kiképzési rendszer bevezetését teszi lehetővé a magyar tervek szerint épült, hazai gyártmányú kétülékes iskola-vitorlázógép az „Ifjúság”. Az elmúlt hónapokban rendezett kísérleti iskola azt bizonyítja, hogy a kétülékes iskolagéppel a növendékek első egyedülrepüléseiket is legnagyobb biztonsággal végezhetik. Így a kiképzésben szükségtelenné válik az együlékes alapfokú iskolagép, de az „Ifjúság” kiváló teljesítményei folytán a növendékek ezzel a géppel juthatnak el a kezdéstől a teljesítményrepülésig is...

Középszárnyú, egymásmögötti ülésrendezésű, kétülékes iskola és gyakorlógép. Vegyesépítésű. Szárnya fából készült. A törzs pilótaüléseket magában foglaló része acélcső váz, vászonborítással, a törzsvég könnyűfém héjszerkezet. A vezérsíkok fémből készültek, a mozgórészek vászonborításúak, míg a merev részek fémlemezrel vannak borítva. Futóműve kétkerekes, rugózott fő és orrkerékkel. A pilótaülések zártak, a plexi borítású kabintető alól a kilátás mindkét ülésből, minden irányban korlátlan. Ívelőlappal és zuhanófékkel fel van szerelve. A gép együlékesként is repülhető balanszsúly nélkül. Műrepülhető. Vontatható, súlypontcsörölhető...<sup>128</sup>

1955-re azonban már teljesen világosan látszik, hogy hazánk ezt a *hadsereg fejlesztési* tempó tartani nem tudja, illetve a már létrehozott alakulatok fenntartására sincs elegendő anyagi eszköz.

Ezzel párhuzamosan megy az országban a nehézipar szintén túlfeszített fejlesztése, lassan itt is számot kell majd vetni a nehézségekkel, illetve a világban végbement eseményekkel. Időközben a koreai háború egy furcsa patthelyzettel véget ért. A franciák vívják gyarmati harcaikat *Indokinában*, a britek kezdenek beletörődni, hogy a *II. világháború* lassan az összes

<sup>126</sup> Kísérleti tábor az Ifjúsággal. Repülés, 1955 (8. évfolyam, 1-18. szám) 1955-10-10 / 16. szám

<sup>127</sup> A módosítások után később ez Ifjúság-A lett. A módosított gép pedig Ifjúság-B.

<sup>128</sup> Repülés 1955 (8. évfolyam, 1-18. szám) 1955-11-10 / 17. szám

gyarmataitól megfosztotta őket, és így tovább. *Amerika* viszont virágzik, két világháború gazdasági nyertese, az egész világ tartozik neki pénzekkel!

A *keleti blokk* azonban hihetetlen életszínvonalbeli különbségeket kénytelen elszenvedni a háború előttihez képest. Ez alól csak a *szovjetek* kivételek, mert ők ezt a nyomorúságos helyzetet már 1917-től elszenvedik. Az előzőekből egyértelműen következett, hogy a hadsereg pilóta és egyéb repülő igényei a töredékére csökkennek, ez majd a repülőklubok munkájára is mély behatással lesz.

Egyébként is a katonai repülésben már bőven a *sugárhajtású korszak* működik, sokkal kevesebb és még alacsonyabban leválogatott személyzettel.

Néhány év alatt az 1950-es évek közepén a *bánrévei géppark* jelentősen átrendeződött, mivel a katonai pilóták előképzése a töredékére esik vissza. A négy *Komából* csak egy-kettő marad, de változatlanul itt a *Vöcsök*, a *Lepke*, a *Pilis* „D” változata, a *Szellőből* szintén marad, 1955-től az *Ifjúság-A* és teljesítménygépként itt van a *Rubik R-22S, Június 18*.

Eltűnt tehát az évek során a két *Tücsök* és a *Cimbora* is. A Korábbi „C” *Pilisek* elemeikre bontva a hangárban vannak még.

A *Pilis* az évek folyamán több változatban készült. Már 1939-ben megjelent a tovább egyszerűsített szerkezetű és egyenes szárnyú *R-08c Pilis (HA-3015)*. A C változathoz mintegy 70 db készült. 1943-ban elkészült a zuhanó-féklapos, *R-08d Pilis (HA-3098)*, amelyet kezdetben R-09 típusjellel ismertek.

A D-Pilisek sorozatainak újabb és újabb módosítások jelentek meg, amelyek azonban a gép koncepcióján és kialakításának fő vonásain nem változtattak. 1948-ban a törzsgerinc alá szereltek *Esser-féle* vontatókioldó készüléket, amellyel Magyarországon az első „*súlypontcsőrléseket*” végezték (HA-3115). Az 1953-ban gyártott sorozat (E-914... 1010) gépeit beépített futókerékkel és az ún. Y csőrlőkötél számára a törzs két oldalán, a tömegközéppont magasságában szerelték fel vontató-kioldó készülékkel a „*súlypontcsőrlés*” számára. (Ezen kívül a repülőgép-vontatás számára a törzsorral alján volt vontató-kioldó elhelyezve.) E gépek második sorozata zárt kabintetővel készült.



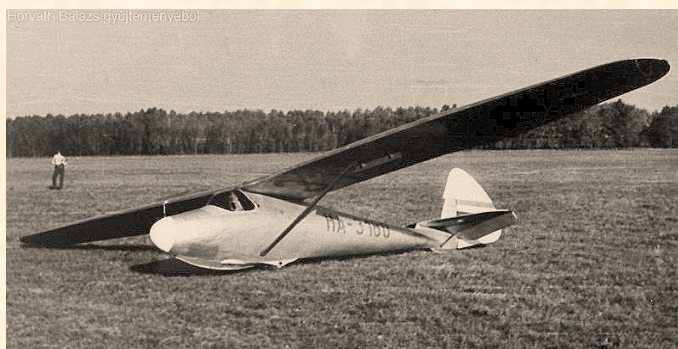
C-Pilis <sup>129</sup>

A *B-2* jelzéssel is ismert, 1956-ban épült 31 db gép (E-1108...1137,-1139 gyári számok) egyéb kisebb módosítások mellett cserélhető, szélvédős vagy zárt kabintetővel épült. A *Pilisek* már a lejtő menti repülések során jó átmenetet képeztek a *Vöcsök* és az igényesebb, érzékenyebb kormányú és nagyobb terjedtségű teljesítménygépek között.

<sup>129</sup> GLIDERS IN HUNGARY 1929-1945 - gliders-fega.fw.hu

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.

**A HA-3180, D-Pilis, amely bánrévei állományban is volt<sup>130</sup>**



A HA-3192 lajstromszámú D-Pilis is repült a klub tulajdonában egy ideig, erről sajnos képpel nem rendelkezünk.

**A HA-3180, D-Pilis, amely bánrévei állományban is volt, egy korábbi festésű állapotában<sup>131</sup>**

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.

Bánrévén, egészen a repülőtér bezárásáig, mindig volt egy vagy több Pilis gép. A Pilisek mind a csörlős, mind a vontatásos repülések nélkülözhetetlen gépei voltak a klubnak. Az utolsó Piliseket az 1960-as évek végén vonták ki a használatból, sajnos a bánrévei repülés ettől hamarabb bevégeztetett.



<sup>130</sup> Horváth Balázs gyűjteménye. Miután elegendő példányszámban állott rendelkezésre, 1950-től a juniorversenyek elfogadott géptípusa lett, de egyéb versenyeken is számtalanszor repült. 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.).

<sup>131</sup> Mező György gyűjteménye

## A bánrévei repülőtér, 1956.

**„Időgép 1956.”**

- ✓ február 14–25. – A Szovjetunió Kommunista Pártja (SZKP) XX. kongresszusa. (A magyar küldöttséget Rákosi Mátyás vezeti.)
- ✓ február 23. – Nyikita Hruscsov Sztálin tiszteletét „személyi kultusznak” bélyegzi.
- ✓ március 12–13. – A Magyar Dolgozók Pártja (MDP) Központi Vezetőségének ülésén, bár sokan bírálják Rákosi Mátyás beszámolóját a XX. kongresszusról, a határozat mégis az első titkár nézeteit tükrözi.
- ✓ március 26. – 10 szocialista ország, közöttük Magyarország megalapítja a Dubnai Egyesített Atomkutató Intézetet.
- ✓ március 27. – Rákosi Egerben, a megyei pártaktíván bejelenti, hogy Rajk László és társai koncepciók per áldozatai lettek.
- ✓ március 29–30. – A Csehszlovákia Kommunista Pártja (CSKP) KB tanácskozása reagál az SZKP XX. kongresszusának eredményeire. A Novotný-féle pártvezetés szembefordul a desztalinizációt követelő erőkkel és a hruscsovi irányvonal ellenzékeként lép fel.
- ✓ április 18. – Feloszlik a Kominform.
- ✓ április 19–20. – A CSKP KB ismét az SZKP XX. kongresszusának határozatairól tanácskozik. A párt vezetői kitartanak sztálinista irányvonaluk mellett, és megtorló intézkedéseket fogantatosítanak a megújulást követők ellen, illetve szabotálják a perek felülvizsgálatát.
- ✓ április 22–29. – A csehszlovák Írók Szövetsége II. kongresszusán számos résztvevő bírálja a CSKP politikai gyakorlatát és az ideológia uralmát.
- ✓ május 16. – Gamal Abden-Nasszer egyiptomi elnök államosítja a főleg angolok és franciák által használt Szezei-csatornát.
- ✓ május 18. – Rákosi utolsó nyilvános fellépése a budapesti pártaktívaülésen, ahol önkritikát gyakorol. (Nyilatkozatában hangsúlyozza, miszerint a hiba az volt, hogy az ÁVH feletti ellenőrzési rendszert nem dolgozták ki.)
- ✓ június 1–23. – Josip Broz Tito szovjetunióbeli látogatásán rendezik a pártközi kapcsolatokat is.
- ✓ június 22–23. – A KGST moszkvai csúcsertekezlete, melyen a magyar delegációt Rákosi Mátyás vezeti.
- ✓ június 27. – Petőfi kör sajtóvitája a Tiszti Házban.
- ✓ június 28. – A lengyelországi Poznańban közel ötvenezer munkás vonul az utcára, kenyeret és szabad választásokat követelve. (A biztonsági erők fegyverrel verik szét a tüntetést.)
- ✓ június 30. – Az MDP Központi Vezetősége (KV) – Rákosi beszámolója alapján – elítéli a Petőfi Kör pártellenes megnyilvánulásait.
- ✓ július 18. – Az MDP KV – Budapestre érkezett Anasztasz Mikoján „iránymutatása” alapján – Rákosi Mátyást felmenti első titkári tiszte és politikai bizottsági tagsága alól.
- ✓ július 18–19. – Tito, Nehru és Nasszer brioni találkozója a tömbön kívüliségről.
- ✓ július 26.

- *Gamal Abden-Nasszer egyiptomi elnök nevezetes alexandriai beszéde, melyben bejelenti a Szezi-csatorna államosítását, azzal érvelve, hogy ebből finanszírozzák az Asszuánnál tervezett gát költségeit.*
- *Rákosi Mátyás elhagyja Magyarországot. (Feleségével és orvosával – kormánygépen – Moszkvába repül.)*
- ✓ *július 31. – A csehszlovák nemzetgyűlés alkotmánytörvényt fogad el a legfőbb szlovákiai hatalmi szervekről (Szlovák Nemzeti Tanács, Megbízottak Testülete). (A törvény biztosítja a központi kormány fennhatóságát.)*
- ✓ *augusztus 16. – Nagy-Britannia a szuezi válság megoldására nemzetközi értekezletet hív össze Londonba azon országok részvételével, amelyek a legtöbbet használták a csatornát.*
- ✓ *augusztus 23. – A Londonba összehívott értekezlet résztvevői – elfogadott deklarációjukban – javasolják, hogy állítsanak fel nemzetközi hatóságot a csatorna igazgatására. (Az ausztrál miniszterelnököt, Robert Menzieszt bízták meg, hogy a tervezetet nyújtsa át az egyiptomi elnöknek, Nasszernek.)*
- ✓ *szeptember 1. – Kassán – a hatóságokkal vívott többéves harc eredményeként – 11 osztályos magyar iskola nyílik.*
- ✓ *szeptember 3. – Robert Menzies ausztrál kormányfő Kairóban átadja a londoni értekezlet tervezetét, azonban az egyiptomi elnök – az előzetes várakozásnak megfelelően – kategorikusan elutasította a javasolt nemzetközi hatóságot.*
- ✓ *szeptember 4. – Az Egyesült Államok a londoni konferencián javasolt megoldás helyett a Csatornahasználók Klubjának megalakítását indítványozza. (Az amerikai külügyminiszter, John Foster Dulles korábban jelezte, hogy az ENSZ Biztonsági Tanácsában nem fogja támogatni a briteket és a franciákat.)*
- ✓ *szeptember 19–27.*
  - *Hruscsov Jugoszláviában tölti szabadságát, majd Tito utazik a Krímbe. (Tito látogatása Hruscsovnál szeptember 27. és október 5. között volt.)*
  - *Az Szovjetunió Kommunista Pártja (SZKP) XX. kongresszusának hatására rehabilitálnak számos, a sztálini tisztogatás áldozatául esett jugoszláv kommunistát.*
- ✓ *szeptember 23. – A szuezi válsággal kapcsolatosan a britek és a franciák – amerikai támogatás hiányában is elérkezettnek látták az időt és – a Biztonsági Tanácshoz fordulnak, de a Szovjetunió képviselője azonnal megvétőzza az Egyiptomot elmarasztaló javaslatukat. (Washington látványosan elhatárolta magát szövetségeseitől.)*
- ✓ *október 1.*
  - *Karl Dönitz-et, a német haditengerészet egykori főparancsnokát – 10 éves spandai börtönbüntetését letöltve – szabadon bocsátják.*
  - *Csehszlovákiában bevezetik a 46 órás munkahetet.*
- ✓ *október 6. – Rajk László és társai ünnepélyes temetése Budapesten.*
- ✓ *október 12. – A Legfőbb Ügyészség utasítására letartóztatják Farkas Mihály, volt honvédelmi minisztert.*

- ✓ *október 13. – A toryk szokásos évi konferenciáján Anthony Eden miniszterelnök már a nyilvánosság előtt is utal arra, hogy a szuezi válság megoldásában nem zárható ki a fegyveres beavatkozás lehetősége.*
- ✓ *október 15–22. – Magyar pártdelegáció tárgyal Belgrádban Gerő Ernő vezetésével.*
- ✓ *október 16. – Eden és külügyminisztere, Selwyn Lloyd Párizsba utazik, hogy összehangolják az Izrael szerepével kapcsolatos elképzeléseket.*
- ✓ *október 19.*
  - *Moszkvában elrendelik a harckészültséget a Magyarországon állomásozó szovjet különleges hadtestnél és a Baltikumi Katonai Körzetbe tartozó katonai erőknel (többek között a magyar forradalom leverésében később részt vevő 7. légideszantgárdahadosztálynál is).*
  - *Az Országgyűlés Honvédelmi Bizottsága döntést hoz a katonai műszaki kiegészítő szolgálat megszüntetéséről.*
- ✓ *október 19–21. – Összeül a PZPR Központi Bizottságának (KB) VIII. plénuma, melyen kijelentik, hogy a párt továbbra is a marxizmus-leninizmus eszmei platformján áll, továbbá hogy fejleszteni kell a demokráciát, s emelni az életszínvonalat. (A plénum szakít a nacionalista elhajlás koncepciójával.)*
- ✓ *október 20. – A Magyar Néphadseregben bevezetik a szigorított hadműveleti szolgálatot; azonban ezt másnap visszavonják.*
- ✓ *október 21. – Władysław Gomułkát választják a PZPR KB első titkárává.*
- ✓ *október 23.–november 4. – Az 1956-os forradalom Magyarországon.*
- ✓ *október 24.*
  - *Megjelennek az első szovjet harckocsik Budapesten.*
  - *Megalakul a Nagy Imre vezette koalíciós kormány.*
  - *A magyar forradalom kitörése után Lengyelországban számos reformot hoznak („októberi tavasz”). (A legtöbb kolhozot megszüntetik, biztosítják a sajtószabadságot, feloszlatták az ifjúkommunista szervezeteket.)*
- ✓ *október 25. – A forradalmi események hatására Gerő Ernő helyett Kádár Jánost választják az MDP első titkárává.*
- ✓ *október 26 – A Mosonmagyaróvári sortűz*
- ✓ *október 27.*
  - *A Nagy Imre vezette kormány átalakul. (A minisztertanács elnöke megnevezés miniszterelnökre változik.)*
  - *A kiskunmajsai lincselés.*
  - *A kalocsai sortűz.*
  - *Az Észak-atlanti Tanács zártkörű megbeszélést tart a magyarországi eseményekről, amelyről nem is készül hivatalos NATO-jegyzőkönyv.*
  - *Csehszlovákiában a Nemzeti Front elnöksége a magyarországi „ellenforradalomról” tárgyal.*

✓ október 28.

- XII. Piusz pápa kiadja a *Luctuosissimi eventus* kezdetű enciklikáját a magyar nép békéjéért és szabadságáért folyó nyilvános imákról.
- Stefan Wyszyński bíboros visszatér Varsóba száműzetési helyéről, és újra elfoglalja érseki székét.

✓ október 29.

- Konsztantyin Rokosszovszkij szovjet marsall lemond a lengyel honvédelmi miniszterségről. (Utóda a lengyel kormányban Marian Śpychalski.)
- Izrael megtámadja Egyiptomot. (Az izraeli csapatok gyors előrenyomulást eredményező támadásba kezdenek.)
- Az izraeli támadás hírére az Egyesült Államok – a hidegháború globális nézőpontjából szemlélve – a Biztonsági Tanács összehívását sürgeti.
- A legkompromittálódottabb magyar kommunista vezetők Moszkvába menekülnek.
- A szabadszállási sortűz.

✓ október 30.

- Mindszenty József hercegprímás kiszabadul a börtönből.
- Az izraeli támadásra válaszul megérkezik a brit–francia ultimátum, amely mind az izraeli, mind pedig az egyiptomi felet felszólítja, hogy a Szuezi-csatornától számított 10 mérföldre vonja vissza egységeit.

✓ október 31.

- Kádár János bejelenti az MDP megszüntetését és a Magyar Szocialista Munkáspárt (MSZMP) megalakulását.
- Éjszaka újabb szovjet csapatok lépik át a magyar határt.
- Mivel az egyiptomi vezetés nem fogadta el a csapatok visszavonására felszólító jegyzéket, a britek megkezdik az egyiptomi repülőterek bombázását, közben Máltáról elindul az inváziós flotta.

✓ november 1. – Kádár megszakítja az együttműködést Nagy Imre miniszterelnökkel, és a szovjet nagykövetségre megy. (Innen szovjet közreműködéssel Moszkvába távozott.)

✓ november 2.

- Tito és Hruscsov tárgyalásai az isztriai partoknál lévő Brioni-szigeten a magyar helyzetről.
- New Yorkban összeül az ENSZ Közgyűlése, melyen Dulles amerikai külügyminiszter azonnali tűzszünetet és a hadműveletek leállítását sürgető indítványát 64 ország megszavazza, s csak Ausztrália, Új-Zéland, valamint Nagy-Britannia, Franciaország és Izrael szavaz ellene.
- A „Szabad Nép” utódeként először jelenik meg a „Népszabadság”, mint az MSZMP politikai napilapja. (Utolsó száma 2016 októberében jelent meg.)

✓ november 3.

- *Antonín Zápotocký csehszlovák köztársasági elnök rádióbeszédben figyelmeztet a magyar „ellenforradalom” és az Egyiptom elleni izraeli agresszió veszélyeire.*
- *A szovjet KGB főnöke, Ivan Szerov letartóztatja Tökölön Maléter Pált és a tárgyalni érkezett magyar küldöttséget.*

✓ november 4.

- *Az ENSZ Közgyűlése ismét tüzszünetet követel, a brit vezetés mégis zöld utat ad a tervezett partraszállási hadműveletnek, amelyre összesen 22 ezer katona, köztük 13 ezer brit részvételével került sor.*
- *Megindul a szovjet csapatok támadása Budapest és az ország számos nagyvárosa ellen.*
- *Megalakul a Kádár-kormány.*

✓ november 5.

- *A francia kezdeményezésre Nagy-Britannia, Franciaország és Izrael megtámadja Egyiptomot a Szezei-csatorna államosítása nyomán kialakult válság miatt. (Kezdetét veszi a brit ejtőernyősök hadművelete Port Szaidtól délre, másnap pedig a brit és a francia flottára támaszkodó partraszállás.)*
- *A Szovjetunió atomtámadással fenyegeti meg Nagy-Britanniát, ha nem állítja le haladéktalanul a Szezei-csatorna visszaszerzésére indított egyiptomi intervencióját.*

✓ november 6. – Délután 5 órakor az Egyiptomban állomásozó intervenciós csapatok főparancsnoka, Sir Charles Keightley tábornok utasítást kap Londonból, hogy éjjeltől szüntesen be minden harci tevékenységet.

✓ november 7. – A Kádár János vezette forradalmi munkás-paraszt kormány leteszi az esküt az országában.

✓ november 11.

- *Tito pulai beszédében kritizálja a szovjetek magyarországi beavatkozását. (Elítéli Nagy-Britannia, Franciaország és Izrael szerepét a közel-keleti válságban.)*
- *Kádár János bejelenti, hogy az MSZMP Ideiglenes Intéző Bizottsága határozatot hozott az ÁVH végleges megszüntetésére.*
- *Münnich Ferenc, a fegyveres erők minisztere nyilatkozatot tesz közzé a fegyveres erők és testületek újjászervezéséről.*

✓ november 15. – Csehszlovák kormányküldöttség utazik Magyarországra. (A Kádár-kormányval folytatott tárgyalásokon segítséget ígérnek az MSZMP hatalmának megszilárdításában.)

✓ november 18.

- *A Szovjetunió és a Lengyel Népköztársaság kormánya együttműködési nyilatkozatot ír alá Moszkvában.*
- *Fél órán keresztül hatalmas magyar zászló lobog a New York-i Szabadság szobron.*

- ✓ november 19. – Milovan Đilas író rendszerellenes cselekedet vádjával a jugoszláv hatóságok ismét letartóztatják, majd 3 évi börtönre ítélik.
- ✓ november 21.
  - A romániai Snagovba viszik Nagy Imrét és társait.
  - A magyar kormány megakadályozza az Országos Munkástanács megalakulását.
- ✓ november 22–25. – Gheorghe Gheorghiu-Dej, a Román Munkáspárt első titkára és Chivu Stoica kormányfő Budapesten tárgyal, ahol egy 60 millió rubel értékű áruhitelt ajánl fel a magyar kormánynak.
- ✓ november 23. – A magyar kormány közleményben tudatja, hogy Nagy Imre és társai elhagyták a jugoszláv követséget, és saját kérésükre Romániába távoztak.
- ✓ november 24. – Jugoszlávia tiltakozik a szovjet és a magyar kormánynál amiatt, hogy Nagy Imrét elcsalták Jugoszlávia budapesti nagykövetségétől.
- ✓ december 2. – Fidel Castro és követői partra szállnak Kubában.
- ✓ december 5. – Kiadott hadsereg-parancsnoki parancs Budapesten három karhatalmi körzetre osztja, melyek bázisán egy-egy karhatalmi ezredet szerveznek.
- ✓ december 16. – Uszta Gyula vezérőrnagy, a honvédelmi miniszter első helyettese elrendeli a Petőfi Sándor Katonai Politikai Akadémia beolvasztását a Zrínyi Miklós Katonai Akadémiába.
- ✓ december 17. – A Szovjetunió és Lengyelország megkötö az ideiglenesen Lengyelországban állomásozó szovjet csapatok jogi helyzetéről szóló egyezményt, melynek értelmében a szovjet csapatokat a lengyel törvényeknek vetik alá.

#### 1956 az irodalomban

- ✓ Októberben Budapesten megjelenik a Nagyvilág című világirodalmi havi folyóirat
- ✓ Kodolányi János: Boldog békeidők (regény)
- ✓ Somlyó György – Talizmán (versek), Szépirodalmi
- ✓ Megjelenik Milan Rúfus szlovák költő Až dozieme (Majd ha megérünk) című kötete.
- ✓ Albert Camus regénye: A bukás
- ✓ Friedrich Dürrenmatt: Az öreg hölgy látogatása, ősbemutató Zürichben
- ✓ John Osborne: Nézz vissza haraggal, (magyarul „Dühöngő ifjúság” címmel jelent meg) ősbemutató Londonban.

#### 1956 a zenében

- ✓ Mivel a forradalomban megsérült a Magyar Rádió épülete, így sokáig a rádióadások az Országházból mentek. Szünetzenének Beethoven: Egmont-nyitányát választották. Ez a zene vált később a forradalom jelképévé.
- ✓ Ray Charles: Mary Ann

#### 1956 a sportban

- ✓ Juan Manuel Fangio Formula–1-es világbajnok a Ferrari volánja mögött

- ✓ november 22. – december 8. XVI. Nyári olimpiai játékok – Melbourne, Ausztrália 67 ország részvételével. 9 arany, 10 ezüst, 7 bronzérem a mieink teljesítménye a miközben itt-hon teljes a bizonytalanság. Ezzel hazánk a 4. az éremtáblázaton!
- ✓ és június 10. – június 17. Stockholm, Svédországban 29 ország részvételével a lovasversenyeket tartották meg.
- ✓ január 26. – február 5. – VII. Téli olimpiai játékok – Cortina d'Ampezzóban, Olaszország. 32 ország részvételével.
- ✓ Az 1956-os forradalom miatt félbeszakad a labdarúgó-bajnokság, és az 1957-es tavaszi bajnoksággal indul újra.

„Én akarok - ha kell - a tűzben égni,  
és meggyászolom azt, aki nem mer élni.”<sup>132</sup>

Kezdődik ez az év is, a szokásos feladatok nagyvonalú kijelölésével. Akkor még senki sem sejt, hogy 1956 vége mit tartogat majd az ország számára...

120

„ Nagy és megtisztelő feladat hárul a repülőoktatóra, amikor rábízák egy ekipázs tíz-tizenöt fiataljának nevelését, – amikor feladatul kapja, hogy ezekből a diákokból és ifjúmunkásokból jó képzettségű, szocialista repülőket neveljen.

A repülőoktató feladata kettős, de egymástól el nem választható; egyszerre kell nevelnie és oktatnia! Minden oktatónak a rábízott növendékeket a szocialista hazafiság szellemében, hazánk és pártunk iránti hűségre és szeretetre kell nevelnie. El kell érnie, hogy növendékei a termelőmunkában és az élet minden más területén helytálljanak. Ki kell fejlesztenie növendékeiben az áldozatkészséget, bátorságot és a magasfokú fegyelmet. Természetesen, a nevelést nem lehet külön választani a gyakorlati repülő oktatástól. Nem lehet különválasztani már csak azért sem, mert az oktatói példamutatás a legjobb nevelő eszközök egyike. Fő körülmény, hogy a növendék életében az oktató különös helyet foglal, el. Az oktatótól igen sokban függ a heves, tapasztalatlan ifjú jövője. Átveszi az oktató fogásait a levegőben és a földön való viselkedését. A növendék általában a földön mindenben igyekszik oktatóját utánózni, sokszor még beszédmod órában is.

Elsőrendű feladat, hogy a növendékek a klub munkáján kívül az iskoláiban, vagy a munkahelyen is megállják a helyüket. A nevelő munka feltétlen gyengeségét mutatja, ha egyes növendékeket azért kell távortartani a kiképzéstől, mert gyenge a tanulmányi eredményük...

A repülőképzést két nagy részre bonthatjuk; az elméleti és a gyakorlati részre. Külön-külön egyik sem teljes értékű. Eredményes gyakorlati kiképzés nem képzelhető el elméleti tudás nélkül és viszont; bármilyen jó is legyen az elméleti felkészültség, ha a gyakorlatban nem helyesen oktatjuk a növendékeket...

Az oktató mindig követelje meg a növendékeitől a rendet és a fegyelmet. Mint már említettük, ehhez a legjobb nevelési eszköz a példamutatás. Szükséges tehát, hogy a repülőoktató e tulajdonságokkal feltétlenül rendelkezzen. A gyakorlati kiképzésbe csakis olyan növendékeket lehet bevonni, akik az elméleti vizsgán megfeleleltek. Az alapos elméleti felkészültség, a növendékek megismerése, hibáik jó részének kiküszöbölése egyrészt megkönnyítik az oktató munkáját a gyakorlati kiképzés időszakában, másrészt lehetőséget nyújt arra, hogy a növendékek a gyakorlati repülés tudományát nemcsak jól, de kiválóan sajátítsák el.

S. O. <sup>133</sup>

„ A legjobb úton

<sup>132</sup> Papp Ádám

<sup>133</sup> A repülőnövendékek téli felkészítéséről. Repülés, 1956 (9. évfolyam, 1-10. szám) 1956-01-01 / 1. szám

Január 20-án szövetségünk országos elnökségének székházában értekezletre gyültek egybe a repülőklubok vezetői és műszaki vezetői. Igen fontos kérdések kerültek napirendre a műszaki munka megjavítása és a tavaszi repülő kiképzés jó műszaki előkészítése. Most valóban ez a „döntő láncszem”, hogy minden repülésben dolgozó teljesíteni tudja a repülő fiatalokkal szemben fennálló kötelezettségeit. Ez a szellem át is hatotta az értekezlet résztvevőit. A felvetett kérdések fontosságával nemcsak egyetértettek, hanem harcosan állásfoglaltak azon mód-szerek mellett, amelyek biztosítják, hogy a repülőklubok valóban teljesíthessék kiképzési terveiket.

Teljesen új módszer az, hogy a klubvezetők és a műszaki vezetők országos méretekben együtt tárgyalják meg a problémákat. És nemcsak új, hanem fontos kezdeményezés is ahhoz, hogy a klubok életének irányítása a kollektív vezetéssel szerint történjen. Az értekezleten felszólaló klubvezetők közül többen kommunista példáját adták annak, hogyan kell elismerni a jó műszaki vezető munkáját. De nem feledkeztek meg arról sem, hogy a még fennálló hibákat és hiányosságokat feltárják és kijavításukra konkrét javaslatokat tegyenek.

E hibák közé sorolhatjuk a helyenként jelentős mértékben elhanyagolt karbantartási munkát. Előfordult már, hogy egyes gépekkel, kisebb hibával repültek „ez elmegy még” vélemény alapján. Belátható, hogy e módszer nemcsak szerfelett könnyelmű, hanem veszélyes is. Sok helyen kárt tesz a gépekben a helytelen, felületes ápolás. A motorokba bekerült por, piszok, csiszolómasszát alkotva rágja a forgó, csúszó részeit, aminek következtében sokszor pótolhatatlan alkatrészek mennek tönkre. A másik súlyos hiba, hogy a műszaki vezető elvtársak alig, vagy egyáltalán nem vezetik a gépek okmányait. A gépek üzeme közben nem jegyzik be a változásokat, sőt már jelentősebb javításokat is „elfelejtettek” az okmányokba feljegyezni. Ennek következménye, hogy a javításokat nem lehet tervszerűvé tenni, ami a gépek váratlan kiesését okozza a kiképzésből. Így az előrelátó javítási és karbantartási munka helyett csak utólagosan és rendszerint kapkodó munkával lehet a gépeket üzemben tartani.

Szó volt az értekezleten a műszaki vezetők technikai felkészültségéről is, valamint továbbképzésükről. Joggal nyert megállapítást, hogy műszaki vezetőink zöme képezi magát és nem idegenkedik az újabb technika elsajátításától. Azonban minden műszaki vezető elvtárs beláthatja, hogy a műszaki tanfolyamon való részvétel nem azonos a továbbképzéssel, mert a technika gyorsütemű fejlődése sokkal nagyobb követelményeket állít eléjük. A továbbképzés azt jelenti, hogy a műszaki vezető elvtársak nem központilag kiadott téma szerint, hanem a repülő műszaki irodalom mindennapos tanulmányozásával végzik önképzésüket. Az ilyen továbbképzésre minden egyes műszaki vezetőnek a saját felkészültsége alapján kell tanulási tervét összeállítani. Így válnak képessé arra, hogy az egyre növekvő feladatokat el tudják látni, és a rájuk bízott növendékeket műszakilag nevelni tudják.

Az értekezlet nagy segítséget adott a műszaki vezetők tavaszi előkészítő munkájához. Helyes az a kezdeményezés, hogy a klubvezetők a műszakiakat meghívják a klubtanács ülésekre. Az a műszaki vezető, aki így megismeri a klub egyéb problémáit is, feltétlenül jobban tudja a kiképzést segíteni.

A műszaki vezetőik munkája nem könnyű. Sok nehézséget kell leküzdeniük, hogy biztosítsák a repülő üzemnapokra a gépeket és az indító eszközöket. Munkájuk nem csekély áldozatvállalást kíván. Mi alig ismerünk olyan műszaki vezetőt, akit nem a repülés szeretete vezetett volna a

repülőtérré. Sokan közülük évek óta szolgálják a repülés ügyét és mindenkinél jobban ismerik a repülés szükségleteit. Áldozatkészségük és munkájuk megbecsülése nyilvánult meg azokban a jutalmakban, amelyet az értekezleten szövetségünk elnöksége részükre átnyújtott.

Segítséget kaptak az értekezleten a klubvezetők is, mert tapasztalhatták, hogyan kell elvtársi módon összekapcsolni a klubvezetői munkát a műszaki munka elősegítésével. A hozzászólások bebizonyították, hogy az a jó, ha egy műszaki vezető évekig dolgozik egy helyen. Ekkor jól megismeri a klub műszaki adottságait, és nemcsak hogy megóvja a műszaki eszközeit, hanem gondoskodik tervszerű továbbfejlesztésükről.”<sup>134</sup>

Teszünk egy kis kitérőt itt és majd az *ejtőernyősök fejezetében* részletezzük – már, ha tudjuk, – hogy Ózdon mikor kezdődött el az *ejtőernyősök* szervezése, legelőször. Itt már egy közbelső állapot az, ami vázolható. A repülőszajtóban ez az első hír az *ózd-i ejtőernyőzésről!*<sup>135</sup>

Ennek alapján én valamikor 1954-55-re tudom elhelyezni azt, hogy Ózdon, lelkes fiatalok, természetesen a politikai és egyéb szervezetek hatására, elkezdhatték a szervezését az ejtőernyőzésnek. Annál is inkább, mivel ekkor már a bánrévei repülőtér kiválóan működik és országosan is jelentős helyet foglal el a kiképzésben. Igaz, hogy motoros gép már nincs, illetve még nincs.

Itt ezt csak azért említjük, mert a *repülőklub* vezetését is felelőssé tették a kialakult helyzetért! Bár ezt most csak a *MÖHOSZ* miatt tehették, mert korábban az ejtőernyősök az *MSZHSZ* kötelékébe tartoztak, aminek nem sok köze volt az *MRSZ* vezette repülőklubokhoz.

„Az ózdi ejtőernyősöknek igazuk van!

„Van egy fiatal barátom, aki három éve ejtőernyős, és már huszonötösödik ugrott. Azonban az én barátom már hónapok óta azért ostromolja üzemvezetőnket, hogy helyezték át egy olyan városba, ahol lehet is ejtőernyőzni. Mert Ózdon megszűnt az ejtőernyős kör. Az üzemvezetőnk persze nem szeretne megválni egy jó szakembertől és én is örülnék, ha itt maradna a barátom. Ezért kérem a „Repülés” szerkesztőségét, hogy jöjjenek el Ózdra és nézzék meg; miért szűnt meg nálunk az ejtőernyős kör?” (Kovács Ferenc ózdi olvasónk leveléből).

\*

*Elmentünk. Lábnk alatt ropog a fagyos hó. Csépanvi Dezsővel, a MÖHOSZ városi elnökével itt vagyunk Ózdon, egy sportpályán, a repülőklubhelyiségétől alig negyven méterre. Nyáron ezen a helyen röplabdáznak, tenisznek és kézilabdáznak az ózdi üzemek fiataljai. Itt volt felállítva az ejtőernyősök ugrótornya is. ... Hajaj! Milyen Jó volt akkor. Az ejtőernyősök itt tartották edzéseiket, tornagyakorlataikat. Ilyenkor a munkából hazafelé igyekvők, vagy a sétáló fiatalok gyakran megálltak a drótkerítés mellett és sokáig nézték az ejtőernyősöket. Bátor embereknek nevezték őket.*

<sup>134</sup> Repülés 1956 (9. évfolyam, 1-10. szám) 1956-02-01 / 2. szám

<sup>135</sup> 1945-től végig böngészve az újságokat, nem találtunk korábbi utalásokat! Sem a megyei lapokban, sem az országosban, sem a repülés folyóiratokban! Az ózdi MSZHSZ szervezettel kapcsolatosan csak lövészszakosztály nyomait találtam.

*Sajnos ez már a múlté! Ózdon valóban megszűnt az ejtőernyős kör. Az ugrótorony felszerelési – ami sokezer forintos érték – most itt fekszenek a hó alatt gazdátlanul, kitéve a teljes romlásnak.*

Az ejtőernyős ugrótorony értékes alkatrészeit így kell kiszedni a hó alól



*Vajon ki felelős ezért a nagyfokú hanyagságért? Erről beszélgetünk a városi elnökkel, miközben beléptünk a klubhelyiségbe. Bent jó meleg volt. Ritka előny! Nem kell fűteni, vesződni a tűzrakással. A gyér vezetősége és a városi pártbizottság segítségével a repülők olyan klubhelyiséget kaptak, amit szépen berendezhettek és központi fűtése van.*

*Borsodi elvtársnak, a klub vezetőjének elmondtuk Jövetelünk célját. Amit aztán Borsodi elvtárs az ózdi ejtőernyős körről elmondott, szinte hihetetlennek véltük. Válaszából megtudtuk, hogy a múlt év derekán huszonöt ózdi ejtőernyős utazott Miskolcra, hogy ott elvégezzék a tervezett ejtőernyős ugrást. Ma sem tudják, mi okból, de a növendékek akkor nem ugrottak és dolgavégezetlenül utaztak haza. Még öt hét sem telt el, amikor Papp László, az akkori ejtőernyős körvezető újabb értesítést kapott a megyétől, hogy csoportjával utazzon Miskolcra, mert ejtőernyős ugrás lesz! Ne részletezzük a továbbiakat. Ez a lelkiismeretlen becsapás még kétszer ismétlődött meg. A történet és az ejtőernyősök feloszlása azzal fejeződik be, hogy Papp László, a körvezető lemondott, később bevonult katonának. Ezzel Borsodi elvtárs és a klubtársak tagjai megszűntnek nyilvánították az ejtőernyős kört! Részükre úgy látszik, ez volt a könnyebbik megoldás. Mit levelezzenek, panaszkodjanak, – gondolták –, ha nem lesznek ejtőernyősök, kevesebb lesz a dolguk! Érdekes, hogy mindezt a Borsod megyei elnökség, de még az országos elnökség ejtőernyős alosztálya is zokszó nélkül tudomásul vette. Közben Ózdon huszonöt ejtőernyős növendék azóta is arra vár, hogy valaki majd csak intézkedik az érdekében, hiszen minden felszerelésük megvan, csupán egy jó körvezetőre van szükségük és arra, hogy a repülőklub vezetősége ne mostohagyermekként kezelje őket.*

\*

*Üzenjük Kovács Ferenc ózdi olvasónknak, hogy barátja már biztosan nem kívánczik el Ózdról, mert közbenjárásunkra az országos elnökség repülési osztálya megfelelő intézkedéseket tett. A repülőklub vezetője gondoskodik megfelelő körvezetőről, aki rendszeresen megtartja a foglalkozásokat. A repülési osztály arról is gondoskodik, hogy a tervezett ugrásokhoz repülőgép álljon a kör rendelkezésére.*

N. I. <sup>136</sup>



<sup>136</sup> Repülés 1956 (9. évfolyam, 1-10. szám) 1956-03-01 / 3. szám

Egy valami azonban teljesen bizonyos. Ez a szerkezet, amit „*ugrótoronynak*” titulált az újságíró, nem az volt! Ilyen csak *Budapesten* van és majd Miskolcon is lesz, *Diósgyőrben*. Az „*ugrótorony*” az nem tévesztendő össze egy kisméretű, néhány méter magas gyakorló-szerkezettel! Ez itt *Ózdon* legfeljebb egy „*bitó*” lehetett, amelyen a leendő ejtőernyősök gyakorolhatták a talajra érkezést. Később majd lesz ilyen a bánrévei repülőtéren is, ahol jól megférnek majd az ejtőernyősök a repülőkkal...

Aztán már egy tavaszi hír a *bánrévei repülőtérről*.

### „ A LEVEGŐ IFJÚ SZERELMESEI

*A bánrévei repülőtéren találjuk meg az Ózdi Kohászati Üzemek sportolói „Gasztlyelló”<sup>137</sup> (sic) repülőklubjának fiataljait. Itt vannak szabadidejük minden percében a levegő ifjú szerelmesei. A napbarnított arcú fiatalok határtalan lelkesedéssel készülnek a levegő meghódítására Borsodi István elvtárs klubparancsnok és Juhász György elvtárs motoros oktató vezetésével. A klub tagjai nagyszerű eredményeket érnek el. Nézzük végig egy napi munkájukat.*<sup>138</sup>

Azt, hogy a klub mikor vette fel a „*Gasztello*” nevet, eddig nem tudtam megállapítani, de nagyon valószínű, hogy ez a *MŐHOSZ* létrejöttével egyértelműen kapcsolatos. Addig ugyanis bizonyosan nem így szerepeltek, hanem *Ózdi Vasas Repülőklub*-ként.

Az első képen az *Ifjúság-A* gép, mégpedig a *HA-5168* lajstromjelű. Tehát ez a gép ekkor tavasszal már itt van. Azonban ide kerülhetett akár, már 1955 őszén is, mivel 1955 az üzemelés kezdete.<sup>139</sup> A gyártási száma A-024, ez pedig a sorozatgyártás közepe táján lehetett.

Itt azért vita volt az emlékezésekben, hogy mikori a gép. Egy másik forrás szerint *HA-5176*, ez viszont már lehetséges, de egyáltalán nem biztos, mert későbbi nyoma nincs! Aztán más lajstromszámokra emlékeztek egyesek, például a *HA-5226*-ra. Ez viszont nem lehetett 1955-ben itt, mint *Ifjúság-A*, mert ezen a számon egy *Ifjúság-B* szerepel. *Bánrévén* hosszú ideig a *HA-5222* volt.

Ami viszont bizonyítható, közölt fénykép, melyen a *HA-5168 Ifjúság-A* és a *HA-4119 Június 18* látható.

<sup>137</sup> N. Gasztello repülőszázados (1907. április 23. - 1941. június 26.) DB-3 (más helyen IL-4, bár ezt a jelzést csak 1942-ben rendszeresítették) bombázógépével (Szkorobogatij navigátorral, Burgyenyuk rádiós lövésszel és Kalinyin lövésszel) a háború ötödik napján, 1941. június 26-án, Mologyecsno–Radozskevicsi útszakaszon ellenséges gépesített oszlopokat támadtak. Gasztello, miután gépe találatot kapott és már égett, belezuhant a katonai oszlopba. Más megközelítésben szándékosan repült közénk. A mai napig tartó kutatások és viták sajnos egyik változatot sem tudták kizárólagosan és egyértelműen megerősíteni!

<sup>138</sup> Észak-Magyarország, 1956. április (12. évfolyam, 79-103. szám) 1956-04-20 / 94. szám

<sup>139</sup> Avia-info



„Megbeszélés a repülőtéren. Borsodi István elvtárs a vontatók<sup>140</sup> munkáját értékeli. Nem fukarkodik a dicsérő szavakkal, – s ez helyes is, mert Danó György, Tóth László és Dékány László kiérdemelte az elismerést.”



Ifjúság-A, HA-5168<sup>141</sup>



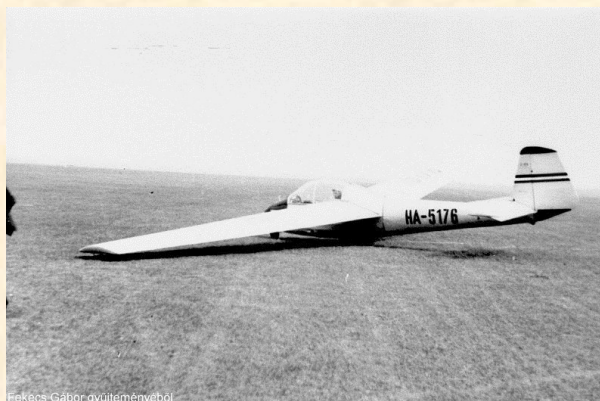
**Lajstromjel:** [HA-5168](#)  
Farkjel:  
Itt található most:  
Tervező: [Zsebő Ferenc](#)  
Típus: [Zsebő Ferenc Z-03 Ifjúság](#)  
Altípus: [Zsebő Ferenc Z-03a Ifjúság](#)  
Gyári szám: [A-024](#)  
Gyártó ország: [Magyarország](#)  
Fajta: [Vitorlázógép](#)  
Hazai/Külföldi: [Hazai](#)  
Üzemeltetés jellege: [Polgári](#)  
Üzemeltetés kezdete: [1955](#)  
Üzemeltetés vége:  
Megszűnés oka:  
Felvéve/módosítva: [2017. 01. 15.](#)  
Előző jelzések:  
Következő jelzések:  
Megjegyzés:

<sup>140</sup> Talán helyesebben nem a „vontatók”, hanem a „vontathatók” lennének?

<sup>141</sup> Kasza József gyűjteménye. Ez talán a győri repülőtéren van? A kép olyan gyűjteményi részben szerepel, amelyen a győri képekhez 1955. évi dátum van rögzítve.

### Ifjúság-A, HA-5176<sup>142</sup>

A másik gép egy *Június 18*, ami a *HA-4119* azonosítót viseli. Mi az 5-ös szám a törzsön, hogy került oda?



A következő képen *Kardos Jóska* egy *Szellőben*.

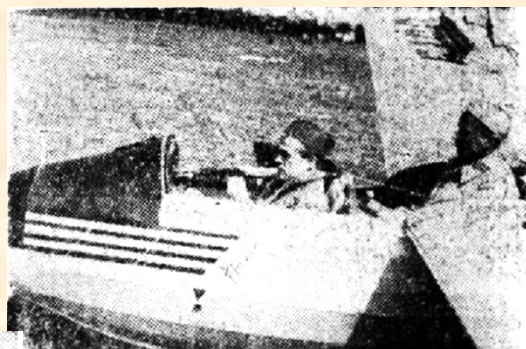
„ Öt óra 7 percet töltött a levegőben.  
*Kardos József DISZ fiatal.*

*Kardos József szép eredményeket ér el a munkában is, a teljesítménye 140–150 százalék.*”



„ *Tóth László ifjú repülő tanítómesterével, Borsodi elvtárssal az új, magyar gyártmányú „Ifjúság” nevű vitorlázógépen. Borsodi elvtárs a fordulatok technikáját magyarázza.*”

„ *Juhász György elvtárs motorosoktatógépén felszállás előtt. Ő is segíti a lelkes fiatalokat abban, hogy meghódíthassák a levegőt.*



**Juhász György a miskolci klub egyik UT-2 Galamb gépével**

*1956. május 10-én a Bánréve – Tiszadob, 68 km távrepülésével megszerzi a klub első ezüstkoszorús jelvényét Németh Sándor!*

Az már egy nyári hír, az új vizsgásokról.

„ **AZ 1956. ÉVI JÚLIUS HÓNAPBAN VITORLÁZÓ REPÜLŐ VIZSGÁT TETTEK...**

*Gasztelló repülőklub – Ózd*

<sup>142</sup> Kasza József gyűjteménye. Ez talán a győri reptőlétérén van? A kép olyan gyűjteményi részben szerepel, amelyen a győri képekhez 1955. évi dátum van rögzítve.

„A”

*Pergel János, Lipták László, Jenei Béla, Szilák Antal, Kakuk Tibor, Nagy Dóra*

„B”

*Laksa Pál, Koszticsák Attila, Schlága József, Fekete István, Kovács József, Szilák Antal, Hubai Csaba, Szabó Lajos, Sárosi József.*<sup>143</sup>

Mindez mutatja, hogy 1956 tavaszán – nyarán is komoly élet volt a repülőtéren. Az „A” és „B” vizsgák az alapfokú kiképzést igazolják. Az *Északmagyarország* cikke pedig a vontatásos kiképzést igazolja, amit az *Ifjúság-A* gép biztosított, illetve a *miskolci klub motoros vontatógépe*. A miskolciak – amíg nem lesz megint saját motoros gépe a klubnak – sokszor kísérik az Ózdiakat. Találkozunk majd még *Juhász György* nevével is itt, mert ő sokat van itt.

*„1956-ban a szokásos nyári táborunk volt, és Miskolcra kölcsönkértünk egy vontatógépet. Nekik akkor az „UT- 2 Galamb ” volt a vontatógépük. Pár napra szívesen átjött vele Juhász György motoros, Tóth Zoltán vitorlázóoktató. Étkezést, szállást, gépbenzint mi biztosítottunk hozzá...*

*Az egyik nap délfelé kitűni idő mutatkozott. Az Ifjúsággal a miskolci Tóth és közülünk Czuczor Miklós indult, hogy néhány órát repüljenek. A Galamb vontatta őket. Előzőleg kérték, hogy a gyár fölé húzza a gépet.<sup>144</sup> Felszállás után máris Ózd felé vették az irányt és többet nem foglalkoztunk velük, tovább csörlőztünk, ment a kiképzés.*

*A start nem messze volt a hangártól, így jól hallottam a telefon hangját. Felvettem és egy rémült hang szólalt meg: „Itt a csépanyi<sup>145</sup> tanácselnök! Látom az ablakból, hogy egy repülőgép a hátán fekszik és a kerekei az ég felé vannak.”*

*Gyorsan megköszöntem az értesítést és mondtam neki, hogy azonnal indulunk. Azonnal leálltunk a repüléssel és indultunk, hogy segítségükre legyünk társainknak. Már az útról láttuk, hogy a gép a hátán fekszik, de a pilótája már nem volt ott. Valaki felvilágosított, hogy a földet érés után pár perc múlva már a mentőautó ott volt és elvitte a vezetőt, Mondták, hogy semmi baja nem történt, de kivizsgálásra bevitték a kórházba.*

*Értetlenül álltunk az esettel szemben, míg Czuczor a kórházban el nem mondta az esetet:*

*Már a gyár fölött voltak, amikor kb. 900 m magasságban a vontató gép légcsavarja elrepült és igen közel mellettük pörgött el, kis híján leverve az ő gépüket is. Látták, hogy a motoros gép, amint földet ért, átvágódott a határa. Ők azonnal féklapot nyitottak és nagy sebességgel*

<sup>143</sup> Repülés 1956 (9. évfolyam, 1-10. szám) 1956-09-01 / 9. szám

<sup>144</sup> Az ózdi kohászatban óriási mennyiségű hő keletkezett, amely aztán a kéményeken, hűtőtornyokon át kiváló termikteret létesített. Egy gond volt csak ezzel, nemcsak a hő volt jelen, hanem a különféle kohógázok is! A kokszelegetéséből széndioxid, szénmonoxid, kén-gázok... A terület jól és stabilan emelt, de ebben sokáig körözve alaposan megmérgezhette magát a pilóta!

<sup>145</sup> Hódoscsépany, Ózdtól Dny-ra, annak szomszédságában levő község, Hódos völgyében, 1978-tól Ózd része.

*a kórház fölötti részen leszálltak. Akkor ott volt a mentőautó állomás, így rövid idő alatt tudták értesíteni a mentőket.*

*A leszakadt légcsvaar a Baka-tetőn kis híján egy embert majdnem agyonvert, alig 2 m-re esett le mellette.*



*Ez az eset megint nem volt jó reklám számunkra.*

#### **Juhász György**

*Különben a Galamb, így légcsvaar nélkül, abból a magasságból Bánrévére el is ért volna – mondta utólag Juhász György.*

*Azért vágódott át a gép, mert vagy 60 m után a réten volt egy kb. 30 cm mély árok, amiben a kerekek megakadtak és lassan átfordult a gép a hátára.*

*Majd szétszereltük és teherautón szállítottuk vissza Miskolcra. Megállapították, hogy a főtengely törése – anyagfáradtság – miatt volt. Motorcsere után a gép még sokáig repült.”<sup>146</sup>*

*Dr. Juhász György erre a következőképpen emlékezett.*

*„...Nem kevésbé volt számomra emlékezetes az a főtengelytörés, ami miatt kényszerleszállást hajtottam végre Hódoscsépány mellett – Bánréve – Ózd térségében – egy Galamb típusú géppel...”<sup>147</sup>*



Fotó: Borsodi Aero Klub

A vitorlázógép tekintetében egyértelmű a kétüléses gép. Ez tehát az *Ifjúság-A* típusú gép volt.

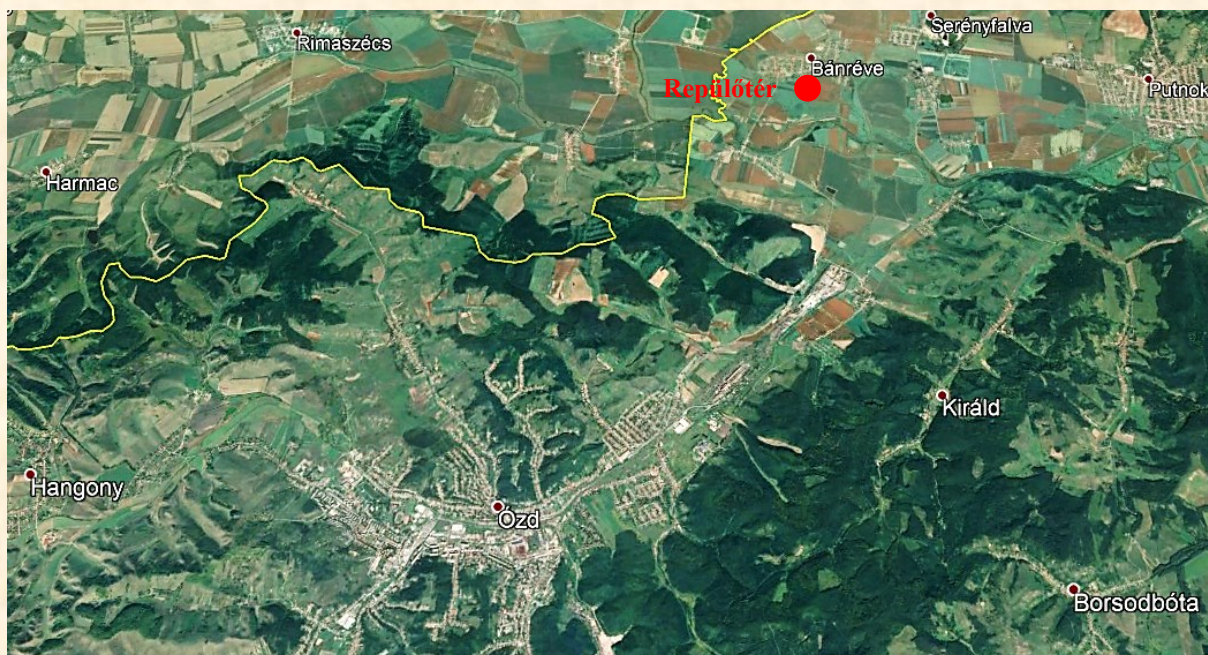
A nyári táborban *Buris Jenő* 5<sup>40</sup> időt repül, ezzel meglesz a második „D” vizsgálása a klubnak.

1956-ban érkezett a repülőtérre a HA-2365 jelű *Vöcsök*.



<sup>146</sup> Básti József visszaemlékezése

<sup>147</sup> Dr. Juhász György



A *bánrévei repülőtér* – egyik együléses iskolagép típusa – a *Vöcsök*, ami gyakorlatilag a cserkészidőktől végig kísérte az itt repülőket, egészen a gép kivonásáig, ami a '60-as évek eleje.

A korábbi éveket leíró fejezetekben mindig találkozhattunk itt *Vöcsök* géppel, gépekkel. Kiváló tulajdonságai miatt a növendékek szerették e típust.

Az *R-07b Vöcsök* gépek a kétkormányos kiképzésben az első, és azt követő egyedül repülések kedvelt gépei voltak. 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. Az *Aero Ever* még 1945 után is gyártotta, majd a *Sportárutermelő Vállalat*

készített az *OMRE* megrendelésére egy sorozatot, végül az *Alagi Központi Kísérleti Üzem* gyártott 1955-1956-ban 60 db-os sorozatot módosított csűrőkkel. Az üzemeken kívül számos egyesület is épített saját műhelyében *Vöcsköt*. Összesen mintegy 300 db készült el. A használatból az 1960-as évek elején vonták ki végleg őket.<sup>148</sup>

A *Bánrévén*, még az '50-es évek végén, '60-as évek legelején is repült *Vöcsök*.

Okker-világossárgafestésű gép volt, hasonló az előzőekben bemutatott képen láthatóhoz, bizonyosan az új változat volt, mert a törzsorrrész tetején a „*dudor*”-ban volt elhelyezve a sebességmérő. Ez pedig az 1950 utáni módosítást jellemezte.<sup>149</sup>



Leszáll a *Vöcsök* északi irányból.  
Bánrévei repülőtér.  
Valószínű, hogy a HA-2365 jelű gép.<sup>150</sup>

Korábban már írtunk róla, hogy a nagy létszámú, nyári repülőtáborok élelmezéséhez a *Magyar Néphadsereg* ellátó bázisai biztosították az alapanyagokat. Így volt ez *Bánrévén* is, ahová a miskolci ellátó raktárból szállította ki a klub az élelmiszereket. A főzést azon-

ban már helyben oldották meg, a községből felfogadott, hozzáértő asszonyok segítségével. Később – valószínűleg 1955 után – az élelmezést már nem ebben a formában végezték. Ekkor *Bánrévén* az étkezéseket a MÁV üzemi konyhájáról, majd az *Ózdvidéki Szénbányák putnoki konyhájáról* szervezték meg. Emlékeim szerint azonban később ismét visszaálltak a „*helyben főzés*” módszerére, valószínűleg így volt olcsóbb, bár ekkor már messze nem azokkal a létszámokkal dolgoztak, mint az 1950-es évek



<sup>148</sup> Jereb Gábor: Magyar vitorlázó repülőgépek

<sup>149</sup> RZ emlékei

<sup>150</sup> id. Rónaföldi Zoltán gyűjteménye ( A kép 1954-ben, vagy utána készült, mert akkor költöztünk a vasúti ikerházba. A villamos hálózati vezeték viszont még a régi, ezt valamikor az 1960-as évek legelején építették át.)

elejei táborokban. A táborok és a repülések élelmezését ekkoriban már *Angyal István* végezte, aki egyben gondnoka és műszaki kiségitő is volt a repülőtéren. Lakásuk is a repülőtér szomszédságában, a mostani 25. főút (Kossuth út) és a repülőtérhez nyitott új út mellett volt.

Aztán természetesen jöttek a *Lepkék* is az '50-es években.

A kétkormányos kiképzés kezdetén az oktatóval végzett meghatározott számú felszállás után a növendék első, majd azt követő egyedül repüléseit együléses gépen hajtotta végre. Az első egyedüli felszállás a legeredményesebb oktatási módszerek mellett is nagy *pszichikai megterhelést* jelent a növendék számára, s ezt a megszokottól eltérő tulajdonságú együléses géptípussal való első találkozás tovább fokozza. A biztonság érdekében tehát az erre a célra alkalmazott gép, repülési tulajdonságainak mindenben hasonlóknak kellett lenniük a már meg szokott kétkormányoséhoz.

A *Lepke*, az *OMRE* 1948. évi repülőgép-tervezési pályázatán első díjat nyert, a feltételeknek teljes mértékben eleget tett. Tervei az első vázlatoktól kezdve párhuzamosan készültek az *R-15 Koma* terveivel, és ahhoz nemcsak aerodinamikai kialakításában és általános koncepciójában volt hasonló, hanem számos alkatrészük is egyforma volt, így a kiképzési előny a gyártással is párosult. Az *OMRE* repülőklubjai a *Komával* folytatott kétkormányos kiképzés utáni egyedül repülésekre alkalmazták. Különösen kis sebességekkel mutatott jó repülőtulajdonságaival, dugóhúzó biztosságával tűnt ki, teljesítményei azonban a *Vöcsökénél* valamivel gyengébbek voltak.

A termikus emelőáramlatban végrehajtott „C” vizsgához ezért a *Vöcsök* jobban megfelelt a *Lepkénél*.

Különleges a következő fénykép, mivel az egyetlen példányban legyártott *Béke*, műrepülő vitorlázógép *bánrévei vendégeskedését* mutatja. Ezt az eseményt én 1956 nyarára tudom elhelyezni. (Lásd a képhez írt lábjegyzetet!)



A HA – 7014, Béke műrepülőgép a bánrévei repülőtéren.  
A kabinban Básti József<sup>151</sup>

Az 1950-es évek elején a repülőnapok kedvelt látványossága a *L-1 07 Lunak* gépekkel végzett egyéni és kötelék-műrepülés volt. E gépek pótlására a *MÖHOSZ* 1954-ben egy korlátlanul műrepülhető vitorlázógép terve-

zését és építését rendelte meg a dunakeszi üzemnél. A *Lunakkal* szerzett tapasztalatok alapján alapvető követelmény volt a kis kormányerőkkel harmonikus kormányozhatóság, a megengedhető nagy zuhanó sebesség, továbbá műrepülésben a lehető legkisebb magasságvesztés.<sup>152</sup>

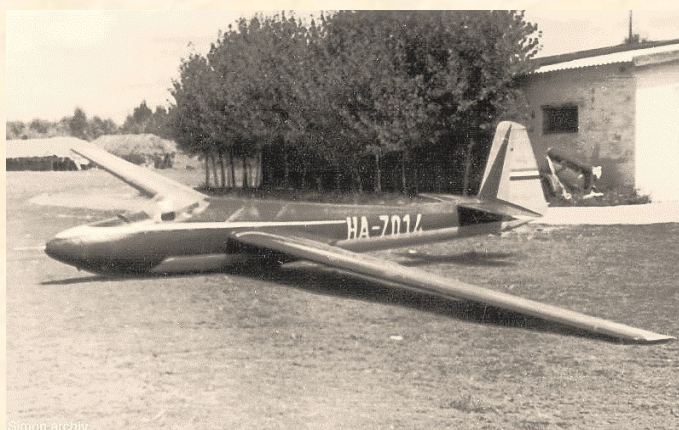
<sup>151</sup> Básti József: Az ózdi sportrepülés története <http://banreve.tar.hu>. A kép eredeti címe: Bánréve 1953. (Az 1953 nem lehet helyes dátum, mivel a gép tervezését is csak 1954-ben rendelték meg, és csak 1955-ben repült először.)



A műrepülő gépekhez korábban alkalmazott sirálytörésű szárny elvetésével a *Lunak* fő méreteit és általános elrendezését vették alapul, s a *Z-03 Ifjúság* számos megoldását és egyes főbb elemeit is alkalmazták. A gép törzsét - kísérletképpen - könnyűfémháj szerkezetként alakították ki, de a prototípuszárnyat, miután az üzem még nem rendelkezett a könnyűfémek feldolgozásában elegendő gyakorlattal, szokványos faszervezetként tervezték meg. Az volt a szándék, hogy a gép beválása esetén, s ha erre már az üzem is alkalmas lesz, azt is áttervezik könnyűfém szerkezetűvé. A megengedett legnagyobb zuhanó sebességet a számításokban 400 km/h-ra vették fel. A vitorlázó műrepülésben ugyan általában nincs szükség ilyen nagy sebességre, de a műrepülés oktatásakor előforduló gépvezetési hibákra is számítva különösen nagy szilárdságra és merevségre törekedtek.

Béke, HA-7014<sup>153</sup>

A képen egy *Po-2*-es szárnya is belóg, ha nem vendég gépről van szó, akkor a fénykép dátuma 1957 lehet inkább és a motoros gép a *HA-PAC*.



Egy kis repülőtéri hangulat:

...*A starthelyen*

*A kiállást már ismét a repülésvezető irányítja. Ő jelöli ki – a szélirányt, a repülőtér talajának és növényzetének állapotát, a környező terepakadályokat (hegyek, dombok, épületek,*

<sup>152</sup> A leírás Jereb G: Magyar vitorlázó repülőgépek című könyve alapján készült. A HA-7014 lajstromjelű *Béke* (gysz.: A-013) első felszállására 1955. július 13-án került sor (Karsai E.), és rövidesen a repülőbemutatók (Csánádi N., Karsai E., Kisely E., Tóth J. és mások) kedvelt gépe lett. A hazai repülőnapokon kívül 1956-ban a bécsin (Karsai E., Tóth J.), 1958-ban pedig a tusinóin is részt vett (Karsai E.).

<sup>153</sup> Simon archív

magas fák, oszlopok) figyelembe véve –, honnan indulhatnak a vitorlázógépek. Itt lesz a start-hely. Az autóról lekerül a repülésvezetői asztal. Ketten osztoznak rajta az időmérővel – ők végzik az adminisztrációt, nekik kell írogatniuk. Az időmérőnek a repült időket, a repülésvezetőnek a repülési naplóba óránként az időjárás helyzetet, de minden egyéb rendkívüli eseményt: távrepülő vitorlázógépek, vontató – vagy „vendég” motorosgépek indulását, érkezését, az ezzel kapcsolatos bejelentések, engedélyek időpontját, tudomásulvételüket, a repült vizsgákat, nagyobb teljesítményeket, rekordokat – és persze időnként a fegyelmezetlenségeket. Az üzemnap életének eseményeit.

A repülésvezetői asztal „tabu”. Mögötte néhány méterrel letűzött négy kis piros zászló jelzi a többiek helyét, az ún. „vörös négyyszöget”. Végében lehet lerakni a személyes holmit, a még használatba nem vett ejtőernyőket és – jobb félni mint megijedni – a mentőládát...

A starthely berendezésének fontos kelléke a leszállójel. Helyét a repülésvezető jelöli ki vagy változtatja meg (pl. szélirányfordulás miatt). A leszállójel feladata több síkú. A két, illetve három 1 méter széles, 6 m hosszú fehér vászoncsík (nem magyarosan, de általánosan: plahé) T-betű formában kifejtetve azt jelenti a levegőben levő gép pilótájának: ide veszély nélkül leszállhatsz, jó a terep, nincs akadály. Kirakhatók belőle más betűk, római számok is, az egyes gépek – más-más – leszállójelei. Ilyenkor a „plahé” parancssá válik: haladéktalanul szállj le! Ha a T betű felső szárát megduplázzuk, általános leszállási parancsot raktunk ki, amely minden gépnek szól. Vitorlázóüzemben ritkán használt, de ismerni kell a + alakú jelet is, amely tilalmat mutat: leszállni tilos! Noha egy vitorlázógépnek, ha elfogyott az emelése, ugyan meg nem lehet tiltani, hogy leszálljon, előfordulhat olyan helyzet, hogy ha – pl. aggregátorhiba miatt – nincs mód több startra, az éppen levegőben tartózkodó gépek a megbeszéltnél tovább fönn maradhatnak...<sup>154</sup>

A kiképzések, ha nem is a korábbi erőltetett módon és létszámokkal, de továbbra is igen nagy érdeklődés mellett folynak. Ekkor itt az évente kezdő növendékek létszáma 30... 40 fő. Ebből viszont jelentős a lemorzsolódás. A fegyelem a bánrévei repülőtéren példás.

„...Gépbeülés, jelentés

...A reggeli, kora délelőtti órákban és késő délután a levegő még nemigen mozog, még nem keletkeznek emelő-merülő áramlatok. Az ilyen „vajidő” kiváló az oktatáshoz. Ilyenkor hát a kezdők repülnek.

Starton állnak az iskolagépek, hátsó ülésükben egy-egy oktatóval. Az időmérő két nevet kiált, hozzájuk mond egy-egy lajstromjelet – a gépek szárnyának alsó lapjára és a törzsükre festett „rendszerjelt” –, hogy ki-ki tudja, melyik gép várja. Aki repülni indul, az az időmérőhöz siet, jelentkezik nála: „X. Y. felszállásra következem/jelentkezem!” Majd odafutva a géphez, az oktatónak megismétli: „Oktató bajtárs, felszállásra következem/jelentkezem!” Az oktató „Ülj be!” válaszát megfogadva, beköti magát az első ülésbe. A két háthevedert előkotorni, a

<sup>154</sup> [http://www.solidcad.hu/geptip\\_astir.htm](http://www.solidcad.hu/geptip_astir.htm)) KEZDŐNÖVENDÉK A REPÜLŐTÉREN

hashevedert meghúzni az utána következő növendék segít neki. A hevedereket csat fogja össze. Zárja – vészhelyzetben – egyetlen rántással nyitható, ekkor a hevederek lehullanak...

A beülés, bekötés megtörtént. Le lehet zárni a kabintetőt. Kívül a növendéktársak a gép orrához húzzák a csörlőkötelet, egyikük lehasal a kabin alatti kioldóhoroghoz. „Kioldó!” – hallja a kezdő, és bal kézzel meghúzza a műszerfal bal oldalán fityegő piros kis kart vagy gombot. Húzva tartja. Társa kint beakasztja a kötélvégi szemet a horogba, majd felszól: „Rá!” A kezdő elereszti a fogantyút, a rugó visszarántja a műszerfalhoz: a kioldóhorog zárt. A segítők sietve eltűnnek a gép előtt.

Ül a kezdő a repülőgépben, kényelmesen, biztonságosan bekötve. Ő startra kész. De az-e a repülőgép, a környezet is? Ehhez meg kell vizsgálnia néhány dolgot. Most azért, mert az oktátónak jelentést kell adnia róla. Később, mikor a jelentési formula már vérévé vált, saját maga és gépe biztonsága érdekében, szavak nélkül végzi majd ezt az ellenőrzést.

„Oktató bajtárs/úrnak jelentem, a kabintető zárva, a kötél beakasztva”. Miközben folytatja: „A féklap zárva, biztosítva”, -bal keze előrenyúl és még egyszer megbizonyosodik róla, hogy a kabin bal oldalán előre-hátra mozgatható féklaptolórúd elülső végén a kart csakugyan „koppanásig” előrenyomta, és átugrasztotta a zárást biztosító kis önbiztosító reteszerésen is...

– A trimmlap középállásban” – folytatódik a jelentés. Szintén a kabin bal oldalán van az a kis kar vagy gomb, amellyel – vékony tolórúdon vagy huzalon át – a magassági kormánylapon található kis trimmlap állítható. Tulajdonképpen a kényelmes gépvezetést szolgálja...

Jön a jelentés következő mondata: „A műszerek alapállásban”...

A kormányok értelemszerűen, koppanásig kitérithetők”. A „koppanásig” szó a szabályzatokban persze „ütközésig” formában szerepel, de a népszerű hangutánzó „koppanásig” változat valóban szemléletesebb. Bent a gépben most már minden rendben, a kezdő mindent végigvizsgálta. Indulhat? Még nem. Előbb meg kell győződnie arról is, hogy környezetében sincs semmi, ami indulását veszélyeztetné. Ezt nyugtázza a jelentés következő mondata: „Elöttem a felszállómező és a légtér tiszta”. Vagyis: sem a gép előtt, a repülőtér hosszában nem tartózkodik senki (nem kell váratlanul befutó kerékpárosra, autóra, állatra számítani), sem a légtérnek abban a részében, amelyben a csörlőkötél végighúzza majd az emelkedő vitorlázógépet, sem a csörlés befejezésének, a lekapcsolásnak – nagyjából előre látható – helyén nem várható más légijármű megjelenése. Ahhoz, hogy erről meggyőződjön, a pilótának alaposan meg kell forgatnia a fejét, minden irányban szét kell tekintenie.

Bent a gépben rend, földön-égen semmi akadály. Elhangozhat a jelentés utolsó mondata: „Kérek engedélyt a felszállásra!”

Az oktató – aki közben természetesen maga is ellenőrizte a kezdő jelentésének helytállóságát, – engedélyezi a felszállást. A kezdő felemeli a bal kezét.

Rádió híján ezzel jelzi: a gép és a benne ülők indulásra készek. A gép szárnyvégét fogó növendéktárs ezt a jelzést figyeli. Amint meglátja a pilóta felemelt kezét, továbbítja a startkészültség jelentését a „repveznek”-: „Engedélyt kér!” – kiáltja...

Az induló gép külső szárnyvégétől néhány méterre, a csörlőkezelő által jól látható helyen – dombon, emelvényen – álló zászlójelző két kézzel magasra emeli a zászlót. Azonnal ugyanezt

teszi az aggregátor zászlójelzője – ha ilyen nincs, maga a csörlőkezelő – is. A gép melletti zászlójelző körözni kezd a zászlóval. Öt kört kell látnia a csörlőkezelőnek ahhoz, hogy tudja: a szokásos, -a gép súlypontjába beakasztott kötélről – súlypontcsörlésnek nevezett feladatról van szó. Ha csak háromszor forgatja meg a zászlójelző a zászlót, akkor a gép orrában levő horogba akasztották a kötél végét: orrcsörlés következik...

Ha a jelzések körül valami nem tiszta, érthetetlen, ismétlendő, vagy ha a csörlésnek bármely részről akadálya van, akár a gépnél, akár az aggregátor mellett levő zászlójelző „meszel”: vállmagasságban vízszintes nyolcasokat leírva lengeti a zászlót. Ebben az esetben az egész indítási folyamat leáll – a csörlőkezelő lekapja a gázt, a gépben ülő leoldja a csörlőkötelet – és az akadály megszűnt, vagy a félreértés tisztázása után kezdődik újra a jelzészváltás. A jelzés fogadójának ugyanis a kapott jelzést ugyanúgy meg kell ismételnie, ezzel jelzi tudomásulvételét...

Egyelőre azonban – eddigi dolgát jól végezve – itt ül a gépben és kis izgalommal várja, hogy feszüljön a csörlőkötél, mozduljon a repülőgép. Fél? Nem. Startláza van. Nagy különbség. A félelem halálos veszély a repülésben. Aki a starton, a gépben fél, – ritkán, de előfordul ilyen ember – az a maga és a társai érdekében jobb, ha sürgősen felhagy a gyakorlati repüléssel...<sup>155</sup>

Aztán már egy őszi hír, amikor a MÖHOSZ ellenőrzi ezt a repülőteret is.

„ Őszi portyán, a repülőtereken

Repülőgépünk még az alagi gyepen gyűjtötte a felszálláshoz szükséges sebességet, de gondolatban már messze jártunk. Persze nem nagyon messze – a Mátra környékén, a Bükk keleti szegélyén, s fent a Sajó kanyargó völgyében. Repülőtereinkre igyekeztünk, megtudni, hogy a legilletékesebbek – az oktatók és a növendékek hogyan fogadják a téli tanulás új rendszerét.

Nem országot rengető dologról van szó, csupán arról, hogy a télen már egységes tankönyvből tanulnak a növendékek. A repülők életében azonban ez nagyon fontos esemény. Hogy mennyire, szép sorjában ez is kiderül.

\*

A Fecske duruzsolva fúrta orrát a főtí Somlyó felett elterülő páratengerbe. A Lőrinci Erőmű hármas kéménysora nagy felkiáltójeleket eresztett a paradís levegőbe. A jelek teteje elnyúlott és laposra terülve az Alföld irányába hajlottak. A repüléshez térkép sem kellett, hiszen az előcsillanó Mátra jellegzetes vonulatai már előre sejtették célunkat, a Gombástetőt és rajta a repülőteret.

Az Ólombérc és a Nyikom egyre nagyobbodott és egyszerre nőttek óriássá. Még is mutatták, mit tudnak! Lejtőszelükre kapva három-négy méterrel vitorláztuk meg őket. A lefajtott motor kelepelve nyugtázta a segítséget.

<sup>155</sup> [http://www.solidcad.hu/geptip\\_astir.htm](http://www.solidcad.hu/geptip_astir.htm)) KEZDŐNÖVENDÉK A REPÜLŐTÉREN

*A Nyikom csúcsa mögött előbukkant a repülőtér. Hangárja a levegőből török sátorhoz hasonlít. A lófarkas zászlót a szélzsák helyettesíti.*

*Egy tiszteletkőr után simán értünk földet. A repülőtériek – a salgótarjáni repülőklub növendékei – már javában munkálkodtak. Egy részük a tábor nyomait egyengette, mások pedig a repülést készítették elő.*

*Az Ilyenkor szokásos kérdések után mindjárt a tankönyvre tereltük a szót, hadd legyünk az elején tisztában a dolgokkal. Kevés eltéréssel mindenki egyöntetűen helyeselte a tankönyv megjelenését. Vajon miért?*

*Jávor Géza a salgótarjáni repülőklub kiképzésvezetője kezdte:*

– Röviden csak ennyit mondanék: elsősorban a kiképzés minőségére lesz jó hatással az egységes tankönyv. Ezt a kérdést azonban nem lehet röviden elintézni. Az új rendszer magával hozza majd a klublétszám egészséges emelkedését is. Ugyanis eddig csak az vehetett részt – igen helyesen – a gyakorlati repülésben, aki hetenként szorgalmasan és eredményesen látogatta a klub elméleti előadásait. Az előadásokat az esti órákban tartottuk. S mindjárt itt is kezdődött a baj, mert az üzemek három műszakban dolgoztak, s így sokszor a leglelkesebb növendékeinek sem tudtak emiatt az előadásokra eljárni. Így elestek a hétvégi repüléstől mindaddig, amíg valahogyan nem pótolták a hiányt. Nem beszélve azokról a csoportokról, akikhez húsz kilométereket kellett utaznunk, hogy előadásainkat megtarthassuk. Az előadások a késő estébe nyúlottak, ezután már nem maradt idő a konzultációra és az anyag visszakérdezésére. A tankönyv ezeket a problémákat részben segít megoldani, legalább is a jó megoldás alapját jelenti. Azért mondtam, hogy „részben”, mert a könyv egymagában még nem elég. Az oktatóknak alaposan fel kell készülni a konzultációra, hogy a vitás kérdéseket meg tudják magyarázni. Ha ez nem történik meg, helyes útbaigazítás híján, kevés növendék veszi hasznát a tankönyvnek.

*Mit mondott Pápista József növendék?*

– Ez a rendszer jobb lesz az elmúlt évinél, mert a könyv állandóan nálam lehet és akár este az ágyban is tanulhatok belőle. A két- és háromműszakosok problémája is megoldódik ezzel. Én az előadások után nem mertem kérdezni az oktatótól. Pedig sohase utasítottak el ilyesmivel. A könyvből viszont tízszer is felolvashatom a feladatot, és ha azután sem tiszta valami, felírom magamnak és a konzultáción nyugodtan megkérdezem. Mi a nagybányai MTH Iskola növendékei, akik hetenként húsz kilométerrel jártunk be a klubba előadásra, nagy segítséget kaptunk a tankönyvvel.

*Ami Jávor és Pápista elvtársak szavaiból igen helyesen következik: A tankönyv csak papír és betű, magában holt anyag. Csak akkor lesz igazán haszna belőle mindenkinek, ha szorgalmasan tanulmányozzák. A másik fontos tanulság: A konzultációra alaposan fel kell készülni minden oktatónak, hogy növendékeik helyesen tanulhassanak.*

*Megköszöntük szépen és mentünk tovább!*

*A Gyöngyösig vezető légiút csodás panorámát tárt elénk. Az ősz már színesbe csavarta a fák lombkoronáit. Az erdei utakról és az üdülők parkjaiból emberek integettek gépünk felé. Ők lent üdülve élvezték a csodás koraőszi Mátrát. A gyöngyössolymosi iparvasút gyufaskatu-*

*lyányi kocsisora előtt játék mozdony pőfékelt. Ámde előhírnököt pillantottunk meg! Egy Pilis repült a Pipishegy felett és várta, hogy leszállásra eléje soroljunk. Megköszöntük az udvariaságot és simán leszálltunk. A repülőtéren látszólag nem volt élénk az élet, de csak látszólag! Borbás Pál repülésvezető elvtárs a csalóka, forgolódó irányú szélben óvatosan, de biztosan indította útjára a növendékeket.*

*Eközben beszélgettünk a tankönyvről Takács Márton elvtárssal, az egri repülőcsoport vezetőjével, és néhány növendékkal.*

*Örömmel hallottam – mondotta Takács elvtárs –, hogy az elméleti oktatás rendszere megváltozik. Az elmúlt években sok bajt és nehézséget okozott a jó tankönyv hiánya, különösen közép és felsőfokon. Az alapfokú oktatás előadásainak összeállításánál is bajban voltunk, mert legalább hét könyvből kellett összeszedni az anyagot. Nem is beszélve hazánk sportrepülőtereinek ismertetéséről, amelyet anyag hiányában kielégítő módon oktatni nem tudtunk, Reméljük, ez is benne lesz a tankönyvben.*

*–Tankönyv nélkül nem lehet egységes az oktatás és nem lehet egységes módszereket kialakítani. Eddig a kiképzés az oktatók egyéniségétől függött, s rendszerint magukon viselték az egyes oktatók ebbeli vadhajtasait is. Véleményem szerint a tankönyv megjelenése egységes színvonalra hozza az elméleti oktatást. A konzultációs rendszer több szabadidőt biztosít a növendékeknek is. Az ebből adódó többlet időt javaslom úgy felhasználni, hogy a növendékek a klubban közösen készítsenek kísérleti és bemutató eszközöket.*

*Mit szólnak az új rendszerhez az egri növendékek?*

*Császár Ernő ezüstkoszorús pilóta:*

*–Igen hasznos lesz a könyvszerinti tanulás, mert eddig csak az előadás alatt készített jegyzeteimre voltam utalva. Konzultációra pedig közvetlen az előadások után volt alkalom, ami igen sok időt lekötött estéinkből.*

*Furmanovios Anna, kezdő növendék:*

*–Az elmúlt kiképzési időszakban hivatali munkám miatt többször elmaradtam az előadásokról. Nehezen tudtam pótolni az elmaradást. Most tankönyvem lesz, nem maradok el a konzultáción pedig mindig megkérdezhetem azt amit nem értek.*

*Gyöngyösön is fontos dolgokat tanultunk! Mégpedig: A tankönyv a növendékeknek több szabadidőt biztosít a repülés gyakorlati elsajátításához. Továbbá; a növendékek esetleges elmaradásukat a könyv segítségével ki fogják küszöbölni.*

*Az idő gyorsan múltott. Új célunk, Miskolc felé repültünk.*

*Már jól benne voltunk a termikes időben. A felhők néhol négy-öt méterrel szívtak. A Fecske nagyokat lódult, rázta magát. Ő nem, csak mi áldottuk az időt!*

*A miskolciak is a vendégnek kijáró szeretettel fogadtak. A légtérbe érkezésünk után felröppent a piros rakéta. Talán nem örültek jöttünknek? Erről szó sincs! Csak a jó leszállóhely megjelöléséig marasztaltak fent. A földön levő Fecske – mint utóbb megtudtuk. Juhász György elvtárssal ülésében – végigfutott a jó pásztn és az elejére rakták a leszállójelet.*

*Ez igazán jól esett gépünknek és nekünk is. Köszönet érte! A többit már a földön beszéltük meg.*

*Mi újság? Mit szóltok a tankönyvhöz? Ezt kérdeztük legelőször.*

*Hogy mit szólunk hozzá?*

*Mi is adtunk ki már könyvet, mondotta Juhász György elvtárs. A „könyv”-ről azután kiderült, hogy csak könyvmatos, de nagyon hasznos segédlet.*

*Sass János elvtárs, a klub titkára nem lát nehézséget a tankönyv bevezetésével. Tagságunk zöme középiskolás – mondotta – s szeretnek könyvből tanulni.*

*A miskolciak az egyes témákhoz továbbra is tartanak majd előadásokat. A konzultációra való felkészülést is nagyon fontosnak tartják. A búcsúzásnál Juhász György elvtárs még elmondta, hogy a többlet időt, amit a tankönyves oktatás révén nyernek, a klubélet fellendítésére fordítják majd.*

*Miskolcra is hasznos tapasztalatokkal indultunk – utunk utolsó, s egyben pihenő állomására – Bánrévére. Fontos tanulságként jegyezhetjük meg, hogy a megtakarított idő egy részét a növendékek hasznos szórakoztatására kell fordítani. Helyes törekvésük a miskolciaknak, hogy a lehetőséghez mérten még külön előadásokat is tartanak az egyes témák feldolgozásához.*

*Ez csak emelni fogja oktatásuk színvonalát.*

*A nap sugarai már erősen oldalazták a hegytetőket, amikor Bánréve felé fordult a Fecske orra. A kanyargó Sajóban sötéten kéklott az ég. A levegő teljesen tiszta volt és jól látszott a Gömör-Szepesi Érchegység vonulata. Rövid repülés után hatalmas felkiáltójelként pillantottuk meg a repülőter bányadán csüngő szélzsákját. A levegőben egy fehér Lepke fordult az iskolakör hosszú falára. Megvártuk szépen sorunkat és pillanatok alatt a fűvön gurultunk. A repülőtéren csak egy ekipázsra való növendék repült oktatójával. Mindenki derekasan dolgozott és rosszalva nézték a lebukni készülő napot. Kár, hogy siet a vén tűzgolyó, jó lenne még sokáig repülni – így lehetne sommázni a növendékek véleményét.*

*Nem panaszkodhatnak az ózdiak! A nyáron jól kihasználták idejüket és jövőre éppen a tervszerűbb tanulás eredményeképpen még többet repülhetnek.*

*Utunk végére értünk, s mire gépünk is a hangárba került, halványkék fátyol húzódott végig a Sajó völgyén. Egyre vastagodott, szürkült, azután bosszú szivarként gomolygott a réteken. A hold is előbukkant, s ki tudja már hányadszor, ezüstfehér képével végigsétált az égen, a nyugvó repülő tér felett.*

S. Gy. <sup>156</sup>

Az előbb említett cikk a *Repülés* október 1-i számában jelent meg. A leírás a „kora őszről” szól. Tulajdonképpen már csak hetek választják el az országot egy sorsdöntő és nem kevésbé tragikus eseménysortól...

<sup>156</sup> Repülés 1956 (9. évfolyam, 1-10. szám) 1956-10-01 / 10. szám

Az 1956 októberének „*viharos és véres*” ózdi és miskolci eseményei a *bánrévei repülőteret* tudomásunk szerint nem érintik. Nincs itt akkor rendszeresített motoros gép, amelynek légszavarját „*óvatosságból*” le kellene szerelni, nehogy...

A forradalmi események hatására a *MÖHOSZ* feloszlik. Az, hogy az október 31-én megalakított – rövid életű - *MNRSZ (Magyar Nemzeti Repülő Szövetség)* milyen mértékben érintette az *ózdi klubot*, illetve a *bánrévei repülőteret*, nem sikerült adatot találni. Nem hiszem, hogy sok minden történt volna, mert maguk az akkori események is gyorsak és rövidek.

Egy azonban bizonyos, az 1956-os események miatt majd 1957 a sportrepülésben ismét egy választó vonal lesz. A forradalom leverése és az utána következő számonkérésekbe sok sportrepülő belekeveredik az országunkban. Súlyos büntetésekről lehet olvasni és a repülésből való örökre történő kizárásokról is.

Neves embereket hurcolnak meg – többek között az *MNRSZ* megalapításáért is – akikre rossz esetben börtön, jobb esetben csak a *mellőzés és eltiltás, kitiltás* vár.

Erről majd az 1957-es évnél is fogunk írni.

A *Repülés* folyóirat két utolsó száma az *1956-os események* miatt nem jelent meg.

Azóta is mindkét oldal változatlanul hajtogatja a magáét, „*forradalom*”, „*ellenforradalom*”, még így hat évtizeddel az események után is.

A „*történelmet mindig a győztesek írják*”, ez 1957-ben is bekövetkezett..., aztán megint, ellenkező előjellel...

## A bánrévei repülőtér, 1957.

### „Időgép 1957.”

- ✓ január – Felosztatják a Lengyel Ifjúsági Szövetséget, melynek helyébe a Szocialista Ifjúsági Szövetség és a Falusi Ifjúsági Szövetség lép.
- ✓ január 14. – Rákosi Mátyás levélben kéri az Elnöki Tanács és az Országgyűlés elnökét, hogy tegyék lehetővé részvételét a testületek munkájában.
- ✓ január 15. – A néphadsereget és a belügyi erőket is irányító fegyveres erők minisztere, Münich Ferenc jóváhagyja a Magyar Néphadsereg újjászervezését, amely a miniszter alárendeltségébe tartozó – hadosztály-struktúrájú – 62 ezer fős haderő megtartását irányozza elő.
- ✓ január 29. – A Magyar Szocialista Munkáspárt Ideiglenes Intéző Bizottsága (MSZMP IIB) ülésén párthatározat születik a Munkásőrség felállításáról.
- ✓ február 2. – Kádár János salgótarjáni beszédében Nagy Imrét ellenforradalmi felkelés szításával vádolja és árulónak nevezi.
- ✓ február 7. – A munkás-paraszt kormány elfogadja a Munkásőrség felállításáról szóló törvényerejű rendeletet, és az ezt szabályozó kormányhatározatot.
- ✓ február 9. – Horthy Miklós halála a portugáliai Estorilban.
- ✓ február 19. – Halas Lajost nevezik ki a Munkásőrség Országos Parancsnokságának élére.
- ✓ február 26. – Az MSZMP Ideiglenes Központi Bizottsága úgy dönt, hogy Rákosi Mátyás öt évig nem térhet haza Magyarországra.
- ✓ március 20–28. – A magyar párt- és kormányküldöttség Moszkvában megállapodik a szovjet vezetéssel a volt főtitkár, Rákosi Mátyás Szovjetunióban tartásáról.
- ✓ március 21. – Megalakul a KISZ. (1989. április 22-én oszlik fel.)
- ✓ március 25.
  - Rómában aláírták az Európai Gazdasági Közösség létrehozásáról szóló dokumentumot.
  - Rákosi Mátyás Hruscsovhoz írt levelében teljes politikai reaktivizálását követeli.
- ✓ április 15. – Vörösmarty Béla alezredes parancsnoksága alatt – részben Kecskeméten, részben Taszáron – megalakul a Repülő Kiképző Központ.
- ✓ április 18. – A Szovjetunió Kommunista Pártja (SZKP) Központi Bizottsága határozatban erősíti meg a magyar pártvezetőkkel való megállapodást Rákosi Mátyás kinn tartásáról.
- ✓ május 2–3. – Bonnban – miniszteri szinten – ülésezik az Észak-atlanti Tanács és döntést hoz azon törekvések fokozására, amelyek a német újraegyesítést szabad választások útján szorgalmazzák.
- ✓ május 15. – Nagy-Britannia felrobbantja az első angol termonukleáris bombáját a Kará-csony-szigeten.
- ✓ július 29. – Berlinben nyilatkozatot ír alá a francia, az NSZK, a brit és az amerikai kormány, amelyben megerősítik, hogy azonos politikát folytatnak Németország újraegyesítése és az európai bizottság kérdésében.

- ✓ *augusztus 9. – Molotovszk kikötőjében vízre bocsátják a szovjet haditengerészet első 627 Kit (azaz Bálna), NATO-kódnevén November osztályú atomhajtóműves tengeralattjáróját, a K-3-at.*
- ✓ *augusztus 15. – Az állami szervek a Borsod-Abaúj-Zemplén megyei Hejcére internálják Badalik Sándor veszprémi megyés püspököt.*
- ✓ *augusztus 26. – A Szovjetunió képessé válik interkontinentális ballisztikus rakéta indítására.*
- ✓ *augusztus vége – Moszkvából – feleségével együtt – a Fekete-tenger közelében fekvő Krasznodarba költöztetik Rákosi Mátyást.*
- ✓ *szeptember 8. – A marosvásárhelyi Bolyai Farkas Líceum előtti Bolyai téren az iskola alapításának 400. évfordulóján leplezik le a Bolyaiak szobrát, Izsák Márton és Csorvássy István alkotását.*
- ✓ *szeptember 14. – Az Egyesült Nemzetek Szervezetének (ENSZ) közgyűlése elítéli a magyarországi szovjet intervenciót.*
- ✓ *szeptember 25. – Működésbe lép az első csehszlovák atomreaktor, melynek teljesítménye 2000 kW.*
- ✓ *szeptember 29. – A szovjet Majak atomlétesítményben bekövetkezett robbanás miatt óriási mennyiségű radioaktív hulladék kerül a környezetbe.*
- ✓ *október 2. – A lengyel kormány javaslatot tesz egy közép-európai atomfegyvermentes övezet létrehozására. (Az indítványt Adam Rapacki, lengyel külügyminiszter terjeszti be az ENSZ közgyűlésének 12. ülészakán (Rapacki-terv). Az Egyesült Államok és az NSZK elutasítja, az NDK támogatja a tervet.)*
- ✓ *október 4. – Pályára áll a szovjet Szputnyik-1, az első műhold.*
- ✓ *november 3. – A Szputnyik-2 műhold fedélzetén eljut az világűrbe az első élőlény, Lajka kutya.*
- ✓ *november 7. – Megkezdődik az NDK-s Trabant gépkocsi gyártása.*
- ✓ *november 14–18. – 12 kommunista és munkáspárt konferenciája Moszkvában. (A Jugoszláv Kommunista Szövetsége (SKJ) nem írja alá a közös politikai nyilatkozatot, mert az nem szól arról, hogy a sztálinizmus ellen is harcolni kell. A 64 „testvérpárt” november 16–19. közötti találkozásának békenyilatkozatát aláírja.)*
- ✓ *november 19. – Antonín Novotný-t választják a Csehszlovák Köztársaság elnökévé.*
- ✓ *december 4. – Jugoszlávia az új ötéves terv elfogadásával feladja a nehéz- és hadiiparcentrikus gazdaságfejlesztési politikát.*
- ✓ *december 16–19. – Párizsban, a NATO-országok – kormányfői szinten – üléseznek, ahol megerősítik az Atlanti Szövetség elveit és célját.*
- ✓ *december 18. – Az Amerikai Egyesült Államok első atomerőműve megkezdte működését Shippingportban.*

#### 1957 a tudományban

- ✓ *Nemzetközi geofizikai év*
- ✓ *október 4. - az első műhold, a Szputnyik-1 fellövése*

- ✓ *december 5. – Leningrádban vízre bocsátják a világ első nukleáris meghajtású felszíni hajóját, a Lenin atomjégtörőt*

#### 1957 az irodalomban

- ✓ *Nagy László: Ki viszi át a szerelmet, versek*
- ✓ *Jack Kerouac regénye: Úton*
- ✓ *Borisz Paszternak regénye: Zsivago doktor*

#### 1957 a zenében

- ✓ *Megalakul a Kingston Trio nevű amerikai folkegyüttes.*
- ✓ *szeptember 20-án Helsinkiben Jean Sibelius V. szimfóniáját adták elő. A szerző ezen a napon hunyt el.*
- ✓ *szeptember 26., Broadway. Leonard Bernstein: West Side Story című musical bemutatója.*

#### 1957 a sportban

- ✓ *Juan Manuel Fangio nyeri a Formula–1 világbajnokságot, ez az ötödik bajnoki címe.*
- ✓ *A Budapesti Vasas SC nyeri az egyfordulós NBI-et. Ez a klub első bajnoki címe.*
- ✓ *Tavaszi kupa - 1957*

#### 1957 a televízióban

- ✓ *május 1. – Hivatalosan megkezdzi működését a Magyar Televízió.*
- ✓ *július 2. – Hetente tíz percben jelentkezik a Képes Híradó, melyet 17 munkatárs készít 35mm-es mozifilmre.*

„Ha azt csinálod, amit szeretsz, az a szabadság;  
ha szereted, amit csinálsz, az a boldogság.”<sup>157</sup>

1957-ben a *Repülés* első száma csak április 1-én jelent meg.

Ismét repülőszervezeti átalakulás és a *MÖHOSZ*, majd a rövid életű *MNRSZ* helyett megint *Magyar Repülő Szövetség (MRSZ)*.

### „ A MEGÚJHODÓ MAGYAR REPÜLÉS

*Az ellenforradalom által ránk kényszerített néhány (hónapos szünet után ismét megjelent a „Repülés”. Bár az ellenforradalmi események a repülés területén is éreztették hatásukat, mégis minden okunk megvan a bizakodásra. A több évtizedes múlttal rendelkező magyar repülés sok sikert, dicsőséget ért meg. A tények alapján különösen büszkék vagyunk az elmúlt 12 esztendőre, amelynek során páratlanul nagy utat tettünk meg. Hiába akarta az ellenforradalom lejártni e sikerek forrását, célját nem érte el. A párt és a kormány támogatása olyan lehetőségeket teremtett hazánkban a repülés számára, ami csak elismerést válthat ki. Természetesen a lehetőségeket jobban is ki lehetett volna használni. De az nem a párt és a kormány támogatásában, hanem saját fogyatékoságainkban keresendő. Annak ellenére, hogy a népi demokráciában hasonlíthatatlanul több fiatal vehetett és vesz részt a sportrepülésben, mint a múlt rendszerben, mégis ez nem tükröződött kellően a nemzetközi rekordokban és a nemzetközi repülőéletben való szereplésünkben. Kétségtelen, hogy az eredmények ellenére sem adott megfelelő távlatokat szövetségünkben a nevelői munka és ez is hozzájárult ahhoz, hogy az ellenforradalmi időkben sok becsületes repülőnk elvesztette tájékozódását és akaratlanul is helytelen magatartást tanúsított.*

*Az elmúlt években, amikor a MÖHOSZ keretén belül fejtettünk ki tevékenységet, jelentősen kiszélesedtek nemzetközi kapcsolataink. Világbajnokságokon, Európa-bajnokságokon, különböző nemzetközi versenyeken vettünk részt. El kell azonban azt is ismerni, hogy a komoly fejlődés mellett bizonyos szervezeti hiányosságok gátolták a még eredményesebb munkát.*

*A múlt év tragikus októbere, az ellenforradalom konkrét jelentkezése megteremtette a lehetőségét annak, hogy megzavarja a repülők taborának sorait is. Itt is jelentkeztek a „demokrácia bajnokai”, akik közül most nem egy fejt ki galád tevékenységet hazája ellen – Nyugaton. De közülük egyesek megpróbálnak beépülni a repülőklubok soraiba, ahol nem elégszenek meg az egyszerű zavartkeltéssel, hanem igyekeznek magukhoz ragadni a vezetést. Az ilyen jelenségek ellenére is felemelt fővel jelenthetjük ki: a repülőtársadalom túlnyomó többségében a józan-ság, higgadság, a szocialista haza szeretete kerekedett felül. A szövetség anyagi javainak jelentős része érintetlen maradt.*

*A Magyar Szocialista Munkáspárt és a Forradalmi Munkás-Paraszt Kormány<sup>158</sup> értékeli is repülőink helytállását, őszintén akarja a repülés még nagyobb arányú fejlődését. Mi más,*

<sup>157</sup> Raphaëlle Giordano

<sup>158</sup> Az első Kádár-kormány (vagy szolnoki kormány, a Kádár-korszak szóhasználatában: magyar forradalmi munkás-paraszt kormány) az 1956-os forradalom idején a kommunista hatalom restaurációjára Kádár János

*mint a bizalom jele, hogy az ellenforradalmi események után egy-két hónappal megindulhatott a repülés. Nyíltan és világosan beszélünk. Elismerjük hivatott vezetőknek a munkásosztály forradalmi pártját, bízunk a proletárdiktatúrát helyesen alkalmazó MSZMP-ben<sup>159</sup> és a kormányban. Megrendíthetetlennek tartjuk barátságunkat a Szovjetunió vezette szocialista országokkal, amelyek igen jelentős segítséget nyújtanak közvetlenül a repülőknél is. Ez különösen elő fogja segíteni fejlődésünket. Máris érkeztek a kézzel fogható anyagi segítségen kívül baráti országok versenyeire, edzőtáborokba való meghívások.*

*A Magyar Repülő Szövetség létrejötte a legszorosabb kapcsolatokat jelenti néphadseregünkkel, új forradalmi fegyveres testületünkkel, a munkásőrséggel és egy percre sem jelenthet lazulást más honvédelmi szervezeteinkkel, elsősorban a Magyar Szabadságharcos Szövetséggel. Az MSZHSZ-el olyan lesz a kapcsolatunk, amely termékenyebbé teszi az együttműködést és kiküszöböli a munkát gátló hiányosságokat. A legszorosabban együttműködünk népi demokráciánk összes társadalmi szervezeteivel, elsősorban a Kommunista Ifjúsági Szövetséggel,<sup>160</sup> a többi ifjúsági szervezetekkel, a szakszervezetekkel és a Hazafias Népfronttal.<sup>161</sup>*

vezetésével megalakult minisztertanács volt, melynek tagjai 1956. november 7-én tették le az esküt az Országházban és 1958. január 28-áig voltak hivatalban. Szolnokon alakult. Tagjait a Szovjetunió Kommunista Pártjának Prezídiumának november 3-ai ülésén Nyikita Szergejevics Hruscsov pártfőtítkár olvasta fel az ülésre Moszkvába vitt magyar vezetőknek, köztük a Nagy Imre-kormány elmozdítására kiszemelt Kádár Jánosnak. Kezdetben a Nagy Imre-kormánnyal egyidejűleg, megbízás nélkül működött, majd a szovjet csapatok november 4-i inváziója után átvette a tényleges hatalmat az országban és három nappal később, hetedikén hivatalosan is letették az esküt. A kormány később sok változáson ment keresztül. Először az ungvári rádió adott hírt a korábban a Nagy Imre-kormányban szereplő Kádár János által vezetett új kormány megalakulásáról, november 4-én öt óra öt perckor. A rádió nem nevezte meg magát az éterben. Először Münnich Ferenc olvasott fel nyílt levelet, amelyben bejelentette, hogy Kádárral, Apró Antallal és Kossa Istvánnal együtt (valamennyien a második Nagy Imre-kormány tagjai) már 1956. november 1-jétől megszüntették a kapcsolatot a Nagy Imre-kormánnyal, amelyből kiléptek. Az általuk Kádár János vezetésével megalakított kormány névsorát maga Kádár olvasta fel. A Magyar Népköztársaság mindenkori kormányának hivatalos elnevezése egészen az 1970-es évek közepéig „magyar forradalmi munkás-paraszt kormány” maradt, amíg egy rendeletben meg nem változtatták a „Magyar Népköztársaság Kormánya” elnevezésre.

<sup>159</sup> A Magyar Szocialista Munkáspárt (MSZMP) marxista-leninista párt volt, mely a Szovjetunió támogatásával és felügyeletével egypártrendszer keretében, állampártként kizárólagosan gyakorolta Magyarországon a hatalmat 1956 novembere és 1989 októbere között. A magyarországi rendszerváltás során nem szűnt meg teljesen, csak átalakult, pontosabban két részre szakadt: a keményvonalasok megalakították a Magyar Munkáspártot, míg a demokratizálódás folyamatát támogatók a Magyar Szocialista Pártot (MSZP), ez utóbbi a párt jogutódja.

<sup>160</sup> Magyar Kommunista Ifjúsági Szövetség (KISZ) a magyar kommunista állampárt, a Magyar Szocialista Munkáspárt (MSZMP) ifjúsági szervezete volt 1957 és 1989 között. A Magyar Kommunista Ifjúsági Szövetség 1957. március 21-én alakult meg a korábbi Dolgozó Ifjúság Szövetsége (DISZ) utódjaként. Felállítása a szovjet típusú politikai intézményrendszer fontos eleme volt, mutatja ezt, hogy már az Ideiglenes Intéző Bizottság 1956. december 5-i ülésén is napirendre került a megszervezése, de akkor még nem találták alkalmasnak a helyzetet. Az MSZMP IKB 1957. február 26-án határozott felállításáról. Az MSZMP Földes László vezetésével bizottságot jelölt ki, amelynek feladata volt a hasonló szovjet szervezet, a Komszomol vezetőivel konzultálni a KISZ megszervezéséről. A magyarok és a szovjetek egyetértettek abban, hogy a KISZ-t még március 15-e előtt meg kell alakítani. A körülmények előkészítést az indokolta, hogy 1956-ban a fiatalok meghatározó szerepet játszottak a forradalom mindegyik fázisában. A KISZ 1989. április 22-én feloszlott, egyidejűleg megalakult a DEMISZ.

<sup>161</sup> A Hazafias Népfront (rövidítve: HNF) sajátos társadalmi szervezet volt 1954 és 1990 között, amelynek célja „a magyar társadalom valamennyi osztályának, rétegének összefogása” volt. Egyéni tagsága nem volt, tömegmozgalomként működött. Az akkori politikai rendszer minden elemét, az MSZMP-t, a tömegszervezeteket, valamint a társadalmi és kulturális szervezeteket egyesítette. Önálló napilapja volt 1954 és 1989 között: a Magyar Nemzet. 1954 őszén, október 22–24-én alakult, a Magyar Függetlenségi Népfront utódszervezeteként. A magyarországi népfrempolitikai szervezeteit (Magyar Front, a Magyar Nemzeti Függetlenségi Front (1944–45) és a Magyar Függetlenségi Népfront) tekintette elődeinek. Megalakításában nagy szerepe volt Nagy Imre miniszterelnöknek, aki ez által kívánta politikai szerephez juttatni a (kommunista) párton (MDP) kívüli állampolgárokat.

*Az eljövendő időszak különösen meg fogja mutatni, hogy mit jelent igazán forradalmárnak lenni, a szó szocialista értelmében. Szövetségünk tagságára vonatkoztatva a kérdést, a fejlődés alapvető feltétele, hogy rendezzük sorainkat, olyan magasfokú eszmei, politikai egység legyen közöttünk, amelyben nincs egy csepp kis rés sem az ellenforradalom számára. Forradalmi fegyelemre van szükség az elméleti felkészülés, a gyakorlati repülés szorgalmas elsajátítása terén. A Magyar Repülő Szövetségben csak olyanok találhatnak otthonra, akik elvileg is egyetértenek velünk és vállalják a fegyelemmel járó kötelezettségeket. Tárt karokkal várjuk a proletárdiktatúrához hű munkás-, paraszt-, értelmiségi fiatalokat, akiknek kedvük és tehetségük van a repüléshez és szívük, lelkük a szocialista hazáé.*

*Az MRSZ-ben most új, egészséges alapokra fektettük a munkát. Repülőklubjaink nagyfokú önállóságot élveznek, az eddigi függetlenített vezetőségek helyett társadalmi vezetőség végzi az irányítást. Joggal vetődik fel tehát a kérdés, hogy kívánja lapunk a legjobban szolgálni a magyar repülés ügyét? Kikhez szól a „Repülés”, a tagsághoz, vagy az ennél sokkalta nagyobb érdeklődő olvasóközönséghez? Ezekhez is, azokhoz is. Elő kívánjuk segíteni a sportrepülés különböző ágainak fejlődését, hogy lépést tudjunk tartani a nemzetközi színvonallal. Különlegesen előtérbe állítjuk a szocialista haza szeretetére való nevelés nagy fontosságú problémáját. Továbbra is gondot fordítunk arra, hogy lapunk olvasói kellő segítséget kapjanak szakmai tudásuk elmélyítéséhez. De egyúttal hathatós propagálói leszünk a repülés minden ágának, és azt szeretnénk, ha a repülés iránt érdeklődő széles közönségünk igényeit a legjobban kielégíthetnénk.”<sup>162</sup>*

*„KÖZEL FÉLESZTENDEI SZÜNET UTÁN veszik kezükbe a „Repülés”-t a sportrepülők, s mindazok, akik figyelemmel kísérik az egyetemes repülés fejlődését. Ma e téren a távlatok, szinte beláthatatlanok. Elképesztő távolságok és magasságok berepüléséről hoz naponta híreket a sajtó. Ilyen tempóban még egy közlekedési eszköz sem írt le a valóságban is tüneményes pályát.*

*Lapunk szerény munkájával el akarja érni, hogy olvasóink frissen tájékozódhassanak, megismerjék a repülőtechnika legújabb vívmányait. Sportrepülőink számára összekötő kapocs kíván lenni a lap, amely tapasztalatcserével, a repülés technikájának ismertetésével közelebb hozza egymáshoz az ifjúságot. Mindezek előtt elsősorban nevelni, tudásban gyarapítani akarja lapunk az ifjúságot. Ehhez minden olvasónk segítségét kérjük, mert a magunkra vállalt feladatot csak úgy tudjuk elvégezni, ha a szó legszorosabb értelmében bekapcsolódnak a szerkesztés munkájába. Javasataik, észrevételeik mind jobba és színvonalasabbá teszik a lapot.*

*Szövetségünk ennek jegyében a legjobb sportrepülőket kérte fel, hogy a szerkesztőbizottságban dolgozzanak.*

*A szerkesztő bizottság tagjai: Vitorlázó repülők: Legényei Lajos, Studzeni József, Juhász Géza, Tóth József, Mitter Imre, Kasza József. Motoros repülők: Csanádi Norbert, Wittinger Kálmán, Szentgyörgyi Dezső<sup>163</sup>, Gulyás Ferenc, Kapitány István. Ejtőernyősök: Gyulai*

<sup>162</sup> Repülés, 1957 (10. évfolyam, 1-9. szám) 1957-04-01 / 1. szám

<sup>163</sup> Szentgyörgyi Dezsőt koholt vádak alapján, mint a MASZOVLET pilótáját, 1950-ben letartóztatják és csak 1956 augusztusában szabadult!

György, Szeszák Gyula, Seress József, Kastély Sándor. *Műszakiak: Mező György, Samu Béla, Jereb Gábor. Modellezők: Somogyi Ferenc, Beck Rudolf, Gombócz István.*<sup>164</sup>

A korábbi DISZ helyett az MSZMP megalakította a KISZ-t.

„ Üdvözet a KISZ-nek

*A Magyar Repülő Szövetség ideiglenes intéző bizottsága örömmel vette tudomásul a Magyar Szocialista Munkáspárt Központi Bizottságának határozatát a Magyar Kommunista Ifjúsági Szövetség megalakításáról. Az MRSZ. legfontosabb feladatának tartja, hogy a sportrepülés valamennyi ágában részvevő fiatalok kiképzése mellett szocialista nevelésben részesüljenek. E hazafias feladat megoldásához ad segítséget az MSZMP határozata. A Magyar Repülő Szövetség munkájában messzemenően igyekszik támaszkodni az újonnan megalakuló Kommunista Ifjúsági Szövetségre. A Szövetség bízik abban, hogy a KISZ öntudatos harcosai sorában ott lesznek a fiatal kommunista repülők, ejtőernyősök és modellezők legjobbjai is.*

*Magyar Repülő Szövetség Intéző Bizottsága*<sup>165</sup>

A kétkormányos kiképzésről írt egy jelentős cikket Studzeni József, amelyben összefoglalt sok mindent és levonta a következtetéseket is.

„ ... Az első kétkormányos gép Magyarországon a Göe-4<sup>166</sup> típusú, közepes teljesítményű, vállszárnyas, egymás melletti ülésű gép volt, 1938-ben jelent meg. Utasrepültetésre, vontatásos bemutató repülésre és lejtőmenti repülésre használták. Növendék kiképzésre ezzel a géppel még nem gondoltak, igaz, hogy gyenge építése miatt erre a célra nem is lett volna alkalmas.

1841-ben jelent meg a Rubik Ernő által tervezett Cimbora típusú, felsőszárnyas, egymás mögötti ülésű kétkormányos gép. Megfelelően csörölhető, nagy szilárdságú, emiatt kezdő növendék kiképzésére alkalmas volt. E gép megjelenése után hazánkban megkezdődött a vegyes kiképzés.

Az egykormányos kiképzés „A” vizsgáig megfelelő volt. Az „A” vizsgás növendék néhány gyakorló, egyenes siklás után a „Cimbora”-val 5–10 felszállást kapott. Ennek keretében az oktató bemutatta a fordulót, az iskolakör repülését, a leszálláshoz való helyezkedést, és a leszállást, – majd a növendék ezeket, az oktató irányításával gyakorolta. A kétkormányos felszállások, a hozzájuk fűzött reményeket beváltották. A kiképzés biztonsága megnőtt, minősége megjavult, a géptörések és balesetek száma csökkent.

<sup>164</sup> Repülés, 1957 (10. évfolyam, 1-9. szám) 1957-04-01 / 1. szám

<sup>165</sup> Repülés, 1957 (10. évfolyam, 1-9. szám) 1957-04-01 / 1. szám

<sup>166</sup> Gövier Göttingen 4 vitorlázógép. Wolf Hirth és Wolfgang Hütter tervezte, 1937. november 30-án repült először, Németországban. Ebből és változataiból mintegy 125 darab épült. 11,5 volt a siklószáma.

*A kétkormányos felszállások után a növendék egykormányos géppel folytatta tovább repüléseit...*

*A Koma típusú kétkormányos gép megjelenése után, a hegyvidéki repülőterek kivételével mindenütt áttértünk a kétkormányos kiképzésre.*

*A „Koma”, melynek tervezője szintén Rubik Ernő, szabadonhordó, vállszárnyas, egymás mellett ülésszerű gép. Felsőlyponban elhelyezett csörlőkioldójával az egyszemélyes gépek csörlési magasságát eléri. Nagy szilárdságú, egyetlen hibája, hogy nem vontatható.*

*Ezzel a géppel a növendék 30–40 felszállást hajt végre oktatóval. Ez idő alatt megtanulja a fordulók, a fel- és leszállás teendőit. Ezután Vöcsök, vagy Lepke típusú géppel 3–5 egyenes siklás után, majd magascsőrlésből iskolaköröket repül. A körözést, a termikrepülést oktatója szintén bemutatja kétkormányos gépen, és gyakoroltatja is a növendékekkel. A kétkormányos bemutató repülések nagyon meggyorsítják a növendék kiképzését...*

*Az Ifjúság típusú géppel szemben már túlzott követelményeket állítottak fel és ez rá is nyomta bélyegét a gépre. Igényes és drága repülőgép! Igaz, hogy csörlésre, repülőgépvontatásra, teljesítmény- és egyszerű műrepülésre is alkalmas, de éppen sokoldalúsága miatt nem a kezdőkiképzés ideális iskolagépe. Üzemeltetése nagyon jó műszaki felszerelést kíván.*

*A kétkormányos kiképzést igen sokan drágának tartják. Ez részben igaz is! Üzemeltetési költségei valóban magasabbak, mint az egykormányos, gumiköteles indítású kiképzésé, melyhez egy, vagy két iskolagép, egy gumikötél és 15–20 fő növendék szükséges. Az egykormányos csörlőrendszerű kiképzésnél már csak annyival költségesebb, hogy kétkormányos gép kell hozzá. Ha e költségtöbbletet szembeállítjuk az elérhető eredménnyel, minden kétséget kizáróan a kétkormányos kiképzés javára billen a mérleg. Előnyeiket a következőkben foglalhatjuk össze:*

*A statisztikai adatok szerint 500 teljesített „B” vizsgára 3–4, 15–20 százalékos géptörés esik. A kiképzés minősége javul. 40–50 felszállásra a növendék eléri a „B” vizsgát. Ezt a felszállásszámot 12–15 üzemnap alatt teljesíteni lehet.*

*A kétkormányos kiképzésnél a repült idő nő. Amíg az egykormányos kiképzésben egy „B” vizsgás kb. 30–40 perc össz. repült idővel rendelkezik, addig kétkormányos kiképzésben ez az idő 3–4 óra.*

*Az egy üzemnapra eső felszállási szám és repült idő is nő, mert a kétkormányos gép az indulási helyen száll le, és így a gép földi mozgási ideje lecsökken.*

*Összevetve, a kétkormányos kiképzés ugyan nagyobb beruházást igényel, de eredményeiben azt bőven behozza. Az egykormányos kiképzésben egy „B” vizsga ára – különösen, ha ehhez hozzáadjuk az aránytalanul több géptörés költségeit – magasabb, mint a kétkormányos kiképzésben,*

*A kétkormányos kiképzésnek vannak hátrányai is. Nagyobb beruházást igényel, mint az egykormányos kiképzés. Kétülékes gépet kíván. Műszakilag jobban képzett személyekkel lehet csak üzembiztosan végezni a kiképzést. Jól képzett oktatókra lehet csak a kétkormányos kiképzést felépíteni. Az oktátónak legalább 80–100 repült órával kell rendelkeznie és az egykormányos kiképzéshez képest csak 8–10 növendékekkel tud lelkiismeretesen foglalkozni.*

*A kétkormányos kiképzésben a megfelelő kétkormányos géptípus még nem alakult ki. A meglévő géptípusok, a velük szemben támasztott követelmények mindegyikének nem felelnek meg. Egyszerű felépítésű, olcsó, nagy szilárdságú gép felel meg legjobban a célnak, melyhez még hozzávehetjük, hogy teljesítményeiben, repülőtulajdonságaiban, ülés és belső elrendezés szempontjából az egyszemélyes géphez hasonlítson.*

*A kétüléses kiképzés nagy előnyeivel fogva felette áll minden más kiképzési rendszernek és módszernek.*<sup>167</sup>

A lapokat böngészve úgy tűnik, hogy a modellezők ismét itt kapnak sajtónyilvánosságot. Mi lett az *Ifjú Súlyom*-mal? Nagyon úgy tűnik, hogy 1956 végével ennek is vége lett...

### „ Repülőoktatók és kiképzésvezetők ORSZÁGOS ÉRTEKEZLETE

#### Egyhangú határozat

*Fontos értekezlet színhelye volt a dunakeszi repülőtér, ahol összejöttek klubvezetők, kiképzésvezetők, társadalmi aktívák, repülőtérparancsnokok, hogy megbeszéljék, megvitassák a Magyar Repülő Szövetség ideiglenes intézőbizottságának beszámolóját. Farkas Endre százados elvtárs ismertette az intézőbizottság referátumát. Ezután hozzászólások következtek, felszólaltak: Kovács Aladár (Előre Klub), Csanádi Norbert (az MRSZ Ideiglenes Intéző Bizottságának tagja), Válai László (Szentés), Vincze János (Berettyóújfalu), Sarok József (Könynyüipari M.), Szarka Rudolf (Miskolc), Hargitai János (Csepel), Takács István (Dózsa), Lengényei Lajos (az MRSZ Ideiglenes Intéző Bizottságának tagja), Simon Vilmos (III. kerület), Bácskai László (a „Repülés” felelős szerkesztője), Sárszegi Mihály (Eger), Mandl Ernő (Békéscsaba), Borbás Pál (Mátyásföld), Kőhalmi István (Esztergom), Haróth János (a Kommunista Ifjúsági Szövetség Központi Bizottságának munkatársa), Póner Lajos (Pilisvidéke), Hollósi Lajos (Központi Repülő Klub), Domonkos József (Beloianisz Híradástechnika) és Beck Rezső (az MRSZ Ideiglenes Intéző Bizottságának tagja).*

*Zárszót Rónai Rudolf elvtárs, a Magyar Repülő Szövetség Ideiglenes Intéző Bizottságának vezetője, repülésügyi kormánybiztos mondott. Az alapos vita után egyhangúlag határozatot fogadtak el az 1956 október–novemberi ellenforradalmi események értékeléséről, az 1957. évi feladatokról.*

#### Elítéljük az ellenforradalmat

*A Magyar Repülő Szövetség országos értekezletének résztvevői – mint a határozat leszögezi – teljes egységüket juttatják kifejezésre azzal, hogy elítélik az október 23-án kezdődött véres, terrorista ellenforradalmat. A repülők, ejtőernyősök, modellezők soraiban is nagy károkat okozott az ellenforradalom, amelynek képviselői a hazafiság, a demokrácia mezébe bújva sok helyen átvették a vezetést, hazug torz módon gyalázták a felszabadulás óta, a repülés különböző szakágaiban elért eredményeket, uszítottak a dolgozó nép hatalmát jelentő népi demokratikus államrendszerünk ellen.*

<sup>167</sup> A cikk végén németül és oroszul felszólítás: „Arra kérjük elvtársainkat, hogy kommentálják ezt a cikket, amellyel meg akarjuk kezdeni a vitát. Repülés, 1957 (10. évfolyam, 1-9. szám) 1957-04-01 / 1. szám

*Az országos értekezlet kifejezte teljes egyetértését a Magyar Repülő Szövetség Ideiglenes Intéző Bizottságának eddigi tevékenységével, amellyel igyekezett megtisztítani a szövetséget az ellenforradalmi kártevőktől és azok székértelőitől és felhívta az MRSZ egész tagságának figyelmét arra, hogy szilárdan folytassa tovább a harcot az ellenforradalom maradványainak megsemmisítéséért.*

*Mint a határozat leszögezi: a Magyar Repülő Szövetség csak úgy végezhet eredményes munkát, ha egész működésében érvényre jut a munkásosztály marxista–leninista pártjának, a Magyar Szocialista Munkáspártnak vezető szerepe. Felhívja a repülőklubok vezetőségeit, tagságát, hogy teremtsék meg a legszorosabb kapcsolatot a területileg illetékes pártszervezetekkel és biztosítsák a klubok tevékenységében pártunk és kormányunk irányvonalának megfelelően az alkotó munkát.*

#### *Együtt a KISZ-szel*

*Egyik legfontosabb feladat – amint ezt az országos értekezlet aláhúzta – hogy szövetségünk munkájában a legszorosabb együttműködésben dolgozzon a magyar ifjúság dicső múlttal rendelkező és nagyszerű perspektívával kibontakozó egységes ifjúsági szervezetével, a Kommunista Ifjúsági Szövetséggel. A repülő, ejtőernyős és modellező fiatalok nevelése az igazi hazafiság, a proletár internacionalizmus szellemében a Magyar Repülő Szövetség és a Kommunista Ifjúsági Szövetség szervezeteinek szoros együttműködése útján megvalósítandó feladat.*

*Nemzetközi kapcsolatok... mennyire aktuális, fontos kérdés ez. Az értekezlet kifejezte azt a kívánságát, hogy biztosítani kell a Magyar Repülő Szövetség és szervezete részére a nemzetközi kapcsolatok ápolását, elsősorban a Szovjetunió vezette szocialista táborhoz tartozó országokkal.*

#### *Elméleti kiképzés*

*Mik a feladatok? Ez ma nagyon érdeklő a repülősök, ejtőernyősök, modellezők tálborát. Az országos értekezleten erről igen sok szó esett. Az ellenforradalmi események és az új szervezeti forma miatt súlyos lemaradásokat kell pótolni az elméleti kiképzésben. A repülő események megakadályozása érdekében az elmaradt elméleti kiképzést a legsürgősebben meg kell kezdeni és biztosítani kell a növendékek levizsgáztatását. Ez természetesen egész oktató állományunktól odaadóbb, lelkiismeretesebb munkát követel.*

*Biztosítani kell a Magyar Repülő Szövetség szerveinél a kollektív vezetést, a repülőtereken pedig az egyszemélyi felelősség elvét. Mit jelent ez? A gyakorlati repülés idején a klubban viselt tisztségtől függetlenül mindenki köteles alávetni magát a repülőter parancsnok, a rep. vezető, ugrásvezető rendelkezéseinek.*

*Az eddiginél nagyobb gondot kell fordítani a repülőkluboknak a gazdasági kérdésekre, a társadalmi tulajdont képező repülőgépek, műszaki anyagok megóvására, tervszerű felhasználására.*

*Az országos értekezleten elhangzott beszámoló és vita, valamint az egyhangúlag elfogadott határozat szellemében 1957. május 15-ig bezárólag a Magyar Repülő Szövetség összes szervezetében taggyűléseket kell tartani, amelyeken újjá kell választani a klubok vezetőségét,*

*megerősíteni olyan elvtársakkal, akik hathatósan elő tudják segíteni célkitűzéseik megvalósítását.*<sup>168</sup>

Módosításra került az ejtőernyősök minősítési rendszere is.

„ Új ejtőernyős minősítési szintek

*Az ejtőernyős sport gyors fejlesztése szükségessé tette az új ejtőernyős minősítési szintek bevezetését. A Magyar Repülő Szövetség ennek megfelelően tájékoztatásul közli:*

1. Az ejtőernyős sportolókat a következőképpen minősítjük:

- A Magyar Népköztársaság Kiváló Sportolója.
- A Magyar Népköztársaság Érdemes Sportolója.
- A Magyar Népköztársaság I. osztályú sportolója.
- A Magyar Népköztársaság II. osztályú sportolója.
- A Magyar Népköztársaság III. osztályú sportolója.

2. A Magyar Népköztársaság Kiváló Sportolója cím örökös. Olyan ejtőernyős sportolónak adható, aki:

*Kivételesen nagy teljesítményt nyújt az ejtőernyős sportban. Eredményesen szerepel világ-, vagy Európa-bajnokságon, vagy nemzetek közötti versenyen. Tudományos, illetve gyakorlati munkával jelentős mértékben elősegíti a magyar ejtőernyős sport fejlődését.*

3. A Magyar Népköztársaság Érdemes Sportolója cím örökös. Az az I. osztályú sportoló érheti el, illetve annak adományozható, aki:

- Ejtőernyős magyar bajnokságon egyes számokban I. és összetett versenyben II.–III. helyezést,
- összetett versenyben I. helyezést,
- nemzetek közötti versenyen (ha a versenyen legalább 4 nemzet csapata vesz részt) egyes számokban I.–III.. és összetett versenyben I.–V. helyezést ér el.
- világrekordot állít fel egyéni, vagy csoportos célugrásban.<sup>169</sup>

4. I. osztályú sportolónak a következő szinteket kell teljesítenie :

Verseny-szám	Magasság m	Késlet. mp	2 ugr. átl.	Stílus
Célba-ugrás	600	—	15 m	—
Komb. ugrás	1500	20	20 m	3—18 mp stabil
Stílus-ugrás	2000	—	—	28 mp stabil + 2 vízszintes 8-as vég-rehajtása

5. II. osztályú sportolónak az alábbi szinteket kell teljesíteni :

Célba-ugrás	600	—	30 m	—
Komb. ugrás	1500	20	40 m	—
Stílus-ugrás	2000	30	—	5—28 mp stabil

6. III. osztályú sportolónak az alábbi szinteket kell teljesíteni :

Célba-ugrás	600	—	70 m	—
Pontos késleltetés	1000	10	—	—

<sup>168</sup> Repülés 1957 (10. évfolyam, 1-9. szám) 1957-05-01 / 2. szám

<sup>169</sup> Repülés 1957 (10. évfolyam, 1-9. szám) 1957-06-01 / 3. szám

A klubok teljesítményeinek értékelése 1957. január – júliusig

**A REPÜLŐKLUBOK ÉRTÉKELT TELJESÍTMÉNYREPÜLÉSEI**  
1957. január hó 1-től 1957. május hó 16-ig

KLUB	Magasság (m)				Értékelés	T á v				Összesen
	1000— 2000	2000— 3000	3000 felett	Ösz. —		50— 100	100— 200	200— 300	Ösz- szesen	
MÁV	13	3	—	16	3	7	1	—	8	27
AKKÜ	2	2	1	5	1	1	—	—	1	7
ELŐRE	3	1	—	4	1	1	—	—	1	6
BHG	3	2	—	5	2	2	—	—	2	9
III. ker.	5	4	—	9	1	1	1	—	2	12
Műgyetem	4	1	—	5	—	—	—	—	—	6
Posta	4	1	—	5	1	1	—	—	1	7
Kecskemét	7	2	—	9	—	—	—	—	—	9
Miskolc	5	—	—	5	—	—	—	—	—	5
Gödöllői Ganz	—	2	—	2	—	1	—	—	1	3
Ganz	4	1	—	5	—	—	—	—	—	5
ITSK	7	—	—	7	1	1	—	—	1	9
Salgótarján	6	—	—	6	7	—	—	—	—	13
Békéscsaba	3	—	—	3	—	—	2	—	2	5
Szentes	2	—	—	2	—	—	—	—	—	2
MÁVAG	1	—	—	1	1	—	—	—	—	2
Csepel—Kispest	3	—	—	3	—	—	—	—	—	3
Gyöngyös	1	2	—	3	—	—	—	—	—	4
Győr	1	—	—	1	—	—	—	—	—	1
Debrecen	6	—	—	6	2	—	—	—	—	8
Dózsá	1	—	—	1	—	—	—	—	—	1
Nyíregyháza	1	—	—	1	—	—	—	—	—	1
Ózd	1	—	—	1	—	—	—	—	—	1
Tatabánya	1	—	—	1	—	—	—	—	—	1
Összesen										140

**A REPÜLŐKLUBOK ÉRTÉKELT TELJESÍTMÉNYREPÜLÉSEI**  
1957. máj. 16-tól júl. 1-ig.

K l u b	köl- terem	Magasság			T á v r e p ü l é s					Ösze- sen
		1000— 3000	3000 felett	össz.	szabad táv	céltáv	három- szög	hurok	össze- sen	
MÁV .....	1	35	1	36	8	15	5	7	35	72
AKKÜ .....	1	36	—	36	4	6	1	2	13	50
III. ker. ....	5	23	—	23	4	6	3	3	16	44
Postás .....	4	24	—	24	6	4	2	1	13	41
BHG .....	—	14	—	14	6	7	2	1	16	30
DVTK .....	1	15	—	15	7	2	2	2	13	29
Csepel-Kispest .....	4	15	—	15	3	5	—	1	9	28
Kecskemét .....	2	18	—	18	1	3	1	1	6	26
ITSK .....	—	19	—	19	4	1	—	2	7	26
Győr .....	1	18	—	18	6	—	—	—	6	25
Előre .....	1	14	—	14	5	3	1	—	9	24
Műgyetem .....	1	16	—	16	4	2	—	1	7	24
Debrecen .....	3	11	—	11	4	1	1	2	8	22
Békéscsaba .....	2	8	—	8	3	3	2	2	10	20
Esztergom .....	—	17	—	17	—	—	—	—	—	17
Mávgag .....	—	7	—	7	4	2	1	—	7	14
Szolnok .....	—	10	—	10	—	2	—	—	2	12
Ganz .....	—	6	—	6	—	2	1	1	4	10
Székesfehérvár .....	—	9	—	9	—	—	—	—	—	9
Gyöngyös .....	—	5	—	5	1	1	1	1	4	9
Dózsa .....	—	8	—	8	—	—	—	—	—	8
Gödöllői Ganz .....	2	2	—	2	2	1	1	—	4	8
Pécs .....	—	4	—	4	2	—	—	—	2	6
Könnypár .....	1	2	—	2	1	1	—	—	2	5
Szeged .....	—	4	—	4	—	—	—	—	—	3
Pápa .....	—	3	—	3	—	—	—	—	—	3
Nyíregyháza .....	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Salgótarján .....	—	1	—	1	—	—	—	—	—	1

„ „ Harci jelentés Ózdról“

Aki pontos jelzőt talál most az ózdi KISZ-bizottságon uralkodó állapotok jellemzésére, annak saját pénztárcából fizetek egy korsó sört. Az, hogy állandó rohanás, telefonálás, veszekedés, ajtócsapkodás honol a falak között, ez még nem mond semmit. S mindennek az oka az a lepedőnagyságú plakát, amelyen öles betűk hirdetik: Július 7-én az ózdi járás KISZ-fiataljai VIT találkozót és repülőnapot rendeznek a bánrévei repülőtéren. Hát ezért a sok rohangálás. Ez a cudar plakát vérmes reményeket csepegtetett a fiatalokba. Csak ránéz az ember s megáll, mintha gyökeret vert volna lába. Azt mondja: repülőbemutató, szabadtéri műsor, népzenekarok, csehszlovák ifi válogatott–Ózd ifi válogatott labdarúgómérkőzés, táncmulatság, zsákbafutás, lepényevés, céllövészet, táncmulatság, tűzijáték, mindennek a tetejébe repülés, körítve halászlével, bográcsgulyással, virslivel és jó hideg folyékony italokkal. Hát ez rengeteg, ez több mint amit szó nélkül lehet hagyni. Ráadásul különvonat és autóbuszjárat is lesz;

Tengernyi gond, rengeteg szervezés. A KISZ-bizottságon reggeltől estig cseng a telefon. Jegyét kérnek a sétarepülésre, mert nem is olyan rossz lenézni ezt a kerek világot, mások az indulás időpontját kontrolálják, sőt akadt, aki azt is megkérdezte: jégbe hűtik-e a sört.



A harci jelentésből nem maradhat ki az sem, hogy az ózdi KISZ- fiatalok közül néhányan felcsaptak meteorológusnak. Rossz nyelvek beszélnek, hogy testes látcsövekkel reggeltől estig az eget kémlelik s a kósza fellegekből iparkodnak kiolvasni: milyen idő lesz vasárnap, nem mossa-e el a sétarepülést, s egyebeket egy kiadós nyári zápor?

Ez majd kiderül ma reggel a bánrévei repülőtéren, ahová nem kevesebb, mint 7 ezer fiatal várnak az ózdi járás fiataljainak VIT találkozója. <sup>170</sup>

Bánréve, 1957<sup>171</sup>

„ KISZ-fiatalok találkozója Bánrévén

Vasárnap a kora reggeli órákban benépsült a bánrévei repülőtér. Ez a határmenti község régen látott ennyi embert. Több mint tízezren gyül-

tek össze. A találkozót az ózdi és putnoki járás KISZ-bizottsága rendezte.

**Reggel 9-kor VIT találkozó ünnepélyes megnyitása, melyen részt vesz a Demokratikus Világifjúsági Szövetség küldötte.**  
**Repülőbemutató.** Ezen belül:  
 modellező repülőbemutató,  
 vitorlázó repülőbemutató,  
 vitorlázó repülővel műrepülés,  
 motoros repülővel műrepülés, balonvadászat,  
 motoros repülőgépből egyéni és csoportos ejtőernyős ugrás.  
 Repülőnap után a szabadtéri színpadon **kulturcsoportok bemutatója,** melyen szerepelnek a csehszlovák fiatalok is.

A Himnusz elhangzása után Sárközi Ferenc ózdi járási KISZ-titkár lépett a mikrofonhoz. Beszédében ismertette a VI. Világifjúsági Találkozó jelentőségét. Az előadás után kezdetét vette az ünnepség, melynek legemlékezetesebb számaina a repülőbemutató jelentette. Motorosgépek mutatványjaiban, ejtőernyős ugrásban gyönyörködhetek a jelenlévők. A sétarepülés élményeiben 25 fiatal részesült.

<sup>170</sup> Észak-Magyarország, 1957. július (13. évfolyam, 152-177. szám) 1957-07-07 / 157. szám

<sup>171</sup> A Miskolci II. Rákóczi Ferenc Megyei és Városi Könyvtár plakátjai, 1957 Bánréve, 1957 • Kultúra - VIT találkozó, Repülőnap (577 mm x 848 mm)

*A színpadokon az ózdi és borsodnádasi KISZ-esek táncsoportjai ropták a táncot, hogy elnyerjék a nagyszámú közönség tetszését.*

*Déltájban szélvihar kerekedett, esőfellegek tornyosultak, de csakhamar kiderült az ég, a szétrebbent fiatalok visszatértek az ünnepség színhelyére, hogy tovább szórakozzanak. A jól sikerült találkozót késő estig tartó táncmulatság fejezte be.”<sup>172</sup>*

**Ebéd.**  
(Kapható lesz: bogrács gulyás, halászlé, rántott hal, szendvics, virsli, italok, fagyalt stb.)  
**Ebédnél zenét a népzenekar szolgáltat.**  
**Sportműsor,** melynek keretén belül VIT jelvényt szerző versenyt rendezünk és azok, akik elérik a pontszintet a helyszínen kapják meg a VIT sportjeivényt.  
**Látványos szórakoztató bemutatók:** zsákfutás, körhinta, lepényevés, céllövészet, kutyabemutató.  
Bánrévei futbalpályán **Safarikó (Tornalja) ifjúsági válogatott-Ózdi ifjúsági válogatott labdarugó mérkőzés.**  
Ugyancsak délután 5 órától, este 9 óráig a repülőtéren

**táncmulatság**

Majd a feledhetetlen VIT találkozót tábertűzzel zárjuk.  
**A repülőnap után utasszállító repülőgéppel sétarepülést rendezünk.**  
Sétarepülésre jelentkezni lehet Ózd Járási KISz Bizottságon.  
Részvételi díj: 30 Ft.  
**A találkozóra különvonat és autóbusz járato-**

„1957. július 8...

...Egész nap repültünk, de igazán jó idő a nem alakult ki a távrepüléshez. Ebéd után valaki leszállt és azt mondta, hogy Miskolc felé sok jó gomolyfelhőt látott, ami a termik kialakulását jelezte. Aznap motoros vontatásokat csináltunk. Rábeszéltek, hogy menjek el Nyíregyházára, 110 km, azt talán még meg lehet repülni. Hajlottam a rábeszélésre és kb. 600 m-en leoldottam a vontatógépről és egy másodpercenkénti 3 méteres emelésből, nyugati szélben Putnok felett már 1800 m-en voltam a HA-3192 Pilissel és elindultam 120 k/órás sebességgel az irányszögön. Ebből a magasságból Barcikáig jutottam el és ott egy újabb termiket kikörözve 2000 m fölé tudtam emelkedni. Az időjárás erre még jobbnak mutatkozott. Ebből a magasságból megcéloztam a diósgyőri gyárat, mert biztosra vettem, hogy ott jól fel tudok emelkedni. Számításom be is jött. Rövid idő alatt értem ide és itt is 1800 m-re emelkedtem föl a kialakult kis felhő alá. Ez volt a



<sup>172</sup> Észak-Magyarország, 1957. július (13. évfolyam, 152-177. szám) 1957-07-10 / 159. szám

*környéken az utolsó felhő, amit láttam, így nem sok reményem volt, hogy Nyíregyházát elérjem. Ráálltam az irányra és megkezdtem a siklást, de a levegő erre már teljesen rezzenéstelen volt – ezt így mondjuk – mivel már láttam, hogy a célba nem érek el, a Szerencsre vezető út felé tértem le, hogyha jönnek értem szállítókkal, könnyen megtaláljanak. Számításom helyes volt. Egyetlen siklással értem el az akkor még különálló, később Szerencshez csatolt, 11 km-re levő Bekecs községhez. Ott sikeresen leszálltam, térképen láttam, hogy 62 km-t repültem, így az 50 km távrepülés megfelelt az ezüstkoszorús feladatnak. Sikertelenül próbáltam telefonálni, hogy jöjjenek értem, de szállítókkal, mivel itt a motoros vontatógép nem tud leszállni. Mintegy két óra várakozás után jöttek értem. Szétszedtük a gépet és hamarosan újra Bánrévén voltunk.”<sup>173</sup>*

Július 8-án Básti József a Bánréve – Szerencs, 63 km távrepüléssel a klub negyedik „D” vizsgája lett.

*„ – Bánrévén tízezer fiatal tartott béketalálkozót. Kiállítást rendeztünk az ajándékokból. Hetvenezer forintot gyűjtöttünk a VIT-alapra. Több száz tonna kokszot takarítottak meg ifjú munkásaink, s VIT-műszakot tartanak most is...”<sup>174</sup>*

*„Szövetségünk repülési osztálya az elmúlt fél esztendő tükrében megvizsgálta a repülőklubok kiképzési munkáját. Az eredmények nem rosszak, a fellendülés a sokévi átlaghoz képest messze kimagasló. A kép azonban ily módon igen egyoldalú. A mérleg nagyon a teljesítményrepülés oldalára billent. Ez azt jelenti, hogy szemben 1956. évi 1200 teljesítmény felszállással, 1957 első felében már 1079 teljesítmény repülést végeztünk.*

*A magasabb fokú repülés egymagában öröndetes dolog. Tetézi ezt, hogy a repülőklubok ehhez saját anyagi erejükkel is hozzájárultak. A hiba „csupán” az, hogy emögött a kezdő repülés mutatói – az alaphokú vizsgák száma – egy-két klubot kivéve, erősen lemaradt.*

*Ez a súlyos hiba lényegében a teljesítményrepülőktől származik, akik a kezdő kiképzés rovására végzik klubjaikban a teljesítmény repüléseket. Vannak olyan repülőklubok, ahol a vezetőség határozatba foglalta, hogy nem vesznek fel kezdő tagokat, mert nincs benzinjük és nincs is rá anyagi fedezet. Lényegében az idősebb repülők, akik rendszerint a klubok vezetőségeiben vannak, a saját repülésük érdekében kirekesztenek repülni vágyó fiatalokat a klubok munkájából. Klubjaink önállósága nem adhat jogot arra egyetlen vezetőségi tagnak sem, hogy ily módon tevékenykedjék.*

*A működési alapszabály megköveteli minden repülési ág fontossági sorrend szerinti művelését. De a józan ész is azt követeli, hogy a klubok állandóan neveljék az utánpótlást. Amelyik klub nem akarja, vagy nem képes éppen a teljesítmény repülő utánpótlását felnevelni – feltétlenül zsákutcába jut. Nem lesz, aki vezessen, s elsikkad a mag, amely köré a fiatal repülők tömörülhetnek.*

<sup>173</sup> Básti József emlékei

<sup>174</sup> Magyar Ifjúság, 1957. július-december (1. évfolyam, 27-55. szám) 1957-07-20 / 29. szám

*A bajon segíteni kell! Mégpedig úgy, hogy jutalmazunk. A Szovjetunió DOSZAAF szervezetétől megfelelő mennyiségű benzint kaptunk segítségül, hogy az ellenforradalom után mielőbb lábra álljunk. Ezt a benzint teljes egészében a repülőklubok kapják meg, de nem egyenlősen alapon. Minden vitorlázórepülő alapvizsga után 50 –100 liter benzint kap díjtalanul a vizsgáztató klub. Az első félév eredményei alapján pl. a Cskálov klub 1350, Salgótarján 1250, Kecskemét pedig 1050 litert kap. Ezt a legjobb belátásuk szerint használják fel a kiképzés érdekében. Nem jutalmazzuk az ezüst és az aranykoszorús vizsgákat, mert ezzel több lehetőséget adnók a repülésre azoknak, akik nem kívánják az új tagok felvételét és kiképzését.*

*Ez az intézkedés nemcsak a szövetség egészét, hanem közvetlenül a repülőklubok érdekeit szolgálja, hiszen a saját erejükön felül még központi támogatást is kapnak. A klubok legtöbbször bizonyára helyeslik a jutalmazási rendszert, hiszen sok helyütt nagyszerű eredményeket értek el a kezdők kiképzésében.*

*Legenyei Lajos*<sup>175</sup>

Aztán egy hír, amely a *Rubik fémgépek* sorának indításáról számol be.

Ezek közül majd a későbbi *Góbé* és az *Esztergom* is kikerül, amely sok klubban sok repülést eredményez... sőt, a *Góbé* máig nélkülözhetetlen számunkra!

A fém vitorlázógépek története az amerikai *Schweizer testvérekkel* kezdődik. Ők az első vitorlázógépüket még fából készítették, a következők azonban már hegesztett acélcső szerkezetű törzssel készültek, de az *SSG-4* már teljesen könnyűfémből épült. A következőkben pedig egy kivételével mindegyik gép teljesen fémszerkezetű volt. Ez az egy a *TG-3* (*SGS-2-12*) amely egyébként egy igen nagy darabszámban épült vitorlázógépük volt. A gépet az amerikai hadsereg rendelte meg kiképző gépként, de a háború alatt hiány volt az alumíniumban, ezért a szárnya fából készült.

A hazai fém vitorlázógép építés a *Lampich Árpád* által tervezett *Győr-2*-vel kezdődött 1950-ben. A gép a maga idején nem csak technológiai csúcst jelentett, hanem teljesítményben is a világ élén állt. A 17 m fesztávú gép, igazoltan 37-es siklószámmal rendelkezett, amelyet akkor csak a világrekorder *RJ-5* múlt felül.

A fémépítési technológia az *MRSZ dunakeszi repülőgép javítójában* folytatódott. (*Ifjúság, Béke*)<sup>176</sup>

„ Amikor egy repülőgép prototípusa befejezéséhez közeledik, az érdeklődők szinte egymás kezéből vesszük ki a kilincset. Pilóták és műszakiak egyaránt arról érdeklődnek, hogy „mit tud majd” az új gép, milyen teljesítményekre lesz képes, és mi az újdonság a szerkezetében. Ha azután az érdeklődő tetszését a gép megnyerte, akkor okvetlenül az a kérdés is elhangzik, hogy vajon melyek a további tervek az új típussal? Építenek-e belőle több példányt is, lesz-e széria stb., stb.

<sup>175</sup> Repülés 1957 (10. évfolyam, 1-9. szám) 1957-08-01 / 5. szám

<sup>176</sup> Dr. Bánó Imre: A fém vitorlázógépek története

*Ilyen várakozás előzte meg az Alagi Központi Kísérleti Üzemben az elmúlt heteikben elkészült új repülőgépet, az R-23 „Gébics” prototípusát is. Hogy ez a várakozás ne maradjon kielégítetlenül, arról tervezője, Rubik Ernő a legmeszebbmenően gondoskodott, ugyanis gépe, szinte a legapróbb részletekig új, merész kezdeményezés alapján született.*

*Az R-23 „Gébics” teljesen fémből készült, együléses vitorlázó gép, amely kategóriáját tekintve a „Pilis”-t lenne hivatott, mintegy két évtizedes eredményes szolgálat után, leváltani. Az egész*



*világion megnyilvánul az a törekvés, (hogy a vitorlázó növendék kétkormányos kiképzés után olyan gépre kerüljön, amely nemcsak a gyakorló repülések céljaira felel meg, hanem elkíséri őt a teljesítményjelvény megszerzéséig, sőt azon túl a teljesítményrepülésnek minden ágazatában használható, egyszerű és olcsó repülőgéptípust képvisel. Ilyen vitorlázó gép világviszonylatban is kevés van...*

*... a számított teljesítmények azonban az egyik összehasonlító repülés folyamán nagy meglepetést okoztak, hogy a „Gébics” a „Pilis”-nél lényegesen jobb sikló tulajdonságokat mutatott. Ezután több ízben felvontatták 1000 méter magasra, ahonnan egy „Cinke”-vel végzett összehasonlító repülést különböző sebességekkel. A meglepetés tovább fokozódott, mert a többször megismételt kísérlet alatt 60–90 km/ó. sebességek között a „Gébics” és a „Cinke” teljesítményei megegyeztek, 90 km/ó. felett a „Gébics” kevesebbet merült, 100 km/ó- nál pedig már feltűnően észrevehető volt előnye az ugyanolyan sebességgel sikló „Cinke” felett. Ugyanekkor próbálták ki az újszerű féklap hatását, amely semmiben sem maradt el a „Cinke” közismerten hatásos zuhanófékje mögött. Nyitott féklappal 80 km/óra sebességnél kb. 6–7 m/sec-t merült.*

*Jereb Gábor”<sup>177</sup>*

Az egy példányban megépített, könnyűfém-szerkezetű R-23 *Gébics* szolgált alapul a további Rubik fejlesztésekhez. A *Gébics*nél bevezetett konstrukciós megoldások – például a hullámosított szárnyborítás – az ezt követő fémépítésű gépcsalád tagjainál köszöntek vissza.

A *Repülés* augusztusi száma számol be az *Országos Mentőszolgálat* új kezdeményezéséről, azaz a légi mentőszolgálat megalapításáról. Erről majd a *bánrévei repülőtér* kapcsán egy külön fejezetben írunk részletesen.

Idáig olvasgatva a repülési folyóiratot, most már egyértelmű lett számomra, hogy a korábbi évek „mindent a szovjetek tudnak és ráadásul ők is találták fel” szemlélet mostanra teljesen megszűnt! Ilyen jellegű cikkek már nincsenek. Megszűntek a politikai oktatások terjedelmes értekezései is. Sajnos viszonylag kevés a klubokról szóló tudósítás. Tárgyilagos a kitekintés a nemzetközi repülésre, és az új gépekre. A katonai repülés hírei egyelőre szinte

<sup>177</sup> R-23 „Gébics”. Az Alagi Központi Kísérleti Üzem új gyakorló vitorlázógépe. *Repülés*, 1957 (10. évfolyam, 1-9. szám) 1957-08-01 / 5. szám

teljesen hiányoznak. Elfoglalja viszont a folyóirat nagy részét a repülőmodellezés. Persze ez mind csak az én magánvéleményem...

Az 1957. szeptemberi szám viszont már nem az *MRSZ* kiadványa, hanem a *Magyar Honvédelmi Sportszövetségé!*

**Ifjúság-B a bánrévei repülőtéren, HA-5222<sup>178</sup>**

Új szervezeti forma köszönt ránk, mert 1957.08.17-én megalakult a *Magyar Honvédelmi Sportszövetség (MHS)*, amely az összes eddigi repülő, ejtőernyős, modellező, de a honvédelemhez kapcsolható technikai előképzésekkel foglal-



kozó sportágakat is, egyesíti. A *FAI*-nál ezen túl is az *MRSZ* van bejelentve – polgári szervezetként. Az *MHS* egészen 1967.11. hóig működik majd, aztán megint átalakul.

**A REPÜLŐKLUBOK ÉRTÉKELT TELJESÍTMÉNYREPÜLÉSEI**  
1957. júl 1-től – júl 31-ig

K L U B	Műfajszám	Magasság			Távrepülés					Összesen
		1000-3000	3000 feletti	összesen	szerkesztő	előtáv	hidromotorság	hurrok	összesen	
1. MÁV .....	3	37	2	39	20	5	2	1	28	70 (169)
2. Posta .....	4	23	1	24	9	6	2	5	23	51 (99)
3. Győr .....	2	17	1	18	4	—	—	1	5	25 (51)
4. Székesfehérvár .....	2	19	—	19	—	1	—	—	1	22 (31)
5. I. T. S. K. .....	1	13	—	13	2	3	1	—	6	20 (55)
6. A. K. K. Ü. .....	1	13	—	13	4	—	—	—	4	18 (75)
7. Keeskenét .....	—	16	—	16	1	—	—	—	1	17 (52)
8. Miskolc (DVTK) ..	—	14	—	14	2	—	—	—	2	16 (50)
9. MÁVAG .....	2	9	1	10	2	—	—	—	2	14 (30)
10. Debrecen .....	—	4	—	4	2	4	2	—	8	12 (42)
11. Salgótarján .....	3	8	1	9	—	—	—	—	—	12 (26)
12. Ganz .....	—	10	—	10	1	1	—	—	2	12 (27)
13. III. kerület .....	—	4	—	4	7	—	—	—	7	11 (67)
14. Esztergom .....	3	6	—	6	2	—	—	—	2	11 (28)
15. Békéscsaba .....	2	7	—	7	2	—	—	—	2	11 (36)
16. Gyöngyös .....	—	5	—	5	1	1	1	1	4	9 (22)
17. Szolnok .....	—	6	1	7	—	—	—	—	—	7 (10)
18. Műgyეთem .....	1	5	—	5	—	—	—	—	—	6 (35)
19. Csepel—Kispest ..	2	2	—	2	1	—	—	—	1	5 (36)
20. Sátoraljaúvós .....	—	4	—	4	—	—	—	—	—	4 (4)
21. Szentcs .....	—	1	—	1	2	—	—	—	2	3 (5)
22. Előre .....	—	2	—	2	1	—	—	—	1	3 (33)
23. Pápa .....	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2 (5)
24. Pécs .....	—	1	—	1	—	—	—	—	—	1 (7)
25. Gárdollói Ganz ..	—	1	—	1	—	—	—	—	—	1 (12)
26. Nyíregyháza .....	—	1	—	1	—	—	—	—	—	1 (3)
27. Dózsa .....	—	1	—	1	—	—	—	—	—	1 (10)
28. B. H. G. .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	— (39)
29. Könyvűipari .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	— (5)
30. Szeged .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	— (3)
31. Ózu .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	— (1)
32. Tatabánya .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	— (1)
Összesen										362 (1078)

Megjegyzés: A zárójelben az évi teljesítményrepülések összege található.

<sup>178</sup> Jobbról a második Miklós László.

1957-ben kapta meg az ózdi klub a módosított, *Ifjúság-B* vitorlázógépet.

„1957-ben kaptunk egy „B” IFJÚSÁG-ot, HA-5222-es lajstromjelű volt. Ez már az „A”-tól sokkal jobb teljesítményű volt, nagyon jól ki tudtuk használni. Borsodi rögtön repült is vele öt órát. Igen kényelmes, kétszemélyes gép volt, könnyen lehetett kormányozni. Ezen már volt a féklapon kívül ívelőlap is, ami a termikrepülésnél volt nagyon hasznos. Oktatásra is használták, a növendékek is megkedvelték.”<sup>179</sup>



Tegyünk egy kis kitérőt Zsebő Ferenc gépei felé! A motoros repülésre való előkészítés irányzata 1950-ben egyre nagyobb hangsúlyt kapott a vitorlázórepülésben, s ehhez a motoros repülőgépekéhez hasonló tulajdonságokkal rendelkező kiképzőgépet igényeltek.<sup>180</sup>

A pályázat első díját az alapfokú, kétkormányos kiképzőgép-kategóriában Zsebő Ferenc pályaműve nyerte, s ezt a tényt az MRSZ tervezőirodájának 1951 tavaszán végrehajtott átszervezésekor is figyelembe vették.

Az Ifjúság kabinja és a műszerfal<sup>181</sup>



<sup>179</sup> Básti József emlékei

<sup>180</sup> A leírás Jereb G: Magyar vitorlázó repülőgépek című könyve alapján készült. Táv- és magassági eredményt is repültek a géppel, 1954: 100 km távon 65 km/h (Kasza J.- Avar L). 1955: 225 km (Karsai E.-Vértes I.); 3013 m (Csanádi N.). 1957: 200 km távon 45,9 km/h (Újvári Gy. - Link V.). 1959: 100 km-es háromszögpálya felett 64,8 km/h (Újvári Gy. - Kristóf J.).

<sup>181</sup> Békéscsabai veterán pilóták baráti köre

Ez egyben azt is jelentette, hogy az egykori *Sirály Kft*-ből létrehozott *Központi Repülőgépjavitó Üzem* is a díjnyertes gép sorozatgyártására fejlesztették tovább. *Zsebő* a motoros előképzés irányzatát már a pályaműben is a kiírás feltételein túlmenően vette figyelembe, s a kivitelezett gép szerkezetét a két személlyel való korlátozott műrepülés követelményeinek megfelelően méretezte. Az *Iffúság-A* prototípus gépe 1953-ban repült először, majd csak 1955-ben követte ezt a sorozatgyártás.

Az *Iffúság* gyakorlati alkalmazásának tapasztalataival továbbfejlesztve 1956. május 3-án elkészült a *HA-5193* lajstromjelű (gysz.: A-50) *Z-03B Iffúság* első példánya.

A *Z-03B Iffúság* még elődjénél is inkább a magasabb fokú kiképzés igényeit elégítette ki, és eredeti feladatára, az alapkiképzésre, 520 kg-os repülőtömege és 28,3 kg/m<sup>2</sup> felületi terhelése miatt nem volt ideálisnak tekinthető. Vezetését az oktatók leszálláskor – amelyet a *B* változatról már hiányzó fékszárny sem könnyített meg – csak vonakodva engedték át a növendékeknek, s a futómű sérülése igen gyakori volt.

Már az *R-15b Koma* üzemeltetése során felismerték, hogy az új, kétkormányos kiképzésben a gépek legfontosabb igénybevétele a levegőben töltött időhöz viszonyítva az igen sok leszállásból származó kifáradás. Az *Iffúság* gépekkel kapcsolatban különösen a nagy leszállótömeg vetette fel ezt a problémát, és a *BME Repülőgépek Tanszéke* öt db *R-15b Koma* és egy db *R-22s Június 18* géppel együtt négy db *Z-03A Iffúság*on is végzett laboratóriumi fárasztó vizsgálatot a teljes terhelési spektrumban. A vizsgálat eredményeként az *Iffúság* gépeket az 1960-as évek elején kivonták a használatból.<sup>182</sup>

A *Koma* selejtezése és a *Góbé* megérkezése közötti időszakban a kétkormányos alapkiképzést is ezzel a típussal végezték *Bánrévén*. A motoros vontatási képzés is ezzel a géppel történt, amikor még a növendék csak oktatóval gyakorolt. Sokat műrepültek vele, emlékeim szerint *Kardos Jóska* volt ebben a „nagymester”, aki ekkor már oktatóként repült és dolgozott a klubnál. A dugóhúzó gyakorlás is ezen ment.

1957 azért is egy nevezetes évszám a klub életébe, mert ekkor ugyanis a hadseregből kikerült *Po-2*-esekből, egy gépet felajánlanak a *bánrévei repülőtéren*. Ez inkább egy lestrapált roncs, de alkatrészt tudnak hozzá adni bőven, még szárnyakat is tartalékban. E munkák aztán három – megfeszített hónapon át – tartottak, *Németh Sándor* és *Borsodi István* tették a repülőképeség érdekében a legtöbbet, de a gyakorlatuk is megvolt ehhez.

Ez a gép a *HA-PAC* lesz. Az erőfeszítések jutalma majd az lesz, hogy a gépet rövid idő múlva elveszik és elviszik a repülőtérről! Ez már tehát a második motoros gép, amelyet helyrehozatala után, egyszerűen „*einstandolnak*” a klubtól. Az elsőt az *MRSZ*, ezt pedig az 1957. augusztusban létrehozott *MHS* tette.

<sup>182</sup> Néhány géptörés és levegőben történt szárnyleszakadás is erősítette a kivonás gyorsaságát.

„ A honvédség részéről felajánlottak egy PO-2 géproncsot, hozzá sok alkatrészt és néhány darab szárnyat is. Gyári teherautóval mentünk érte. Alig három hónapos munkával a darabokból sikerült egy üzemképes gépet összehozni. A munkákban Németh Sándor műszaki vezető, Borsodi István repülőtér-parancsnok – akik gyakorlottak voltak a repülőgép építésében – de, aki csak tudott részt vett a munkában. A gép berepülése után megkaptuk az engedélyt. Így az 1959-ig repült Bánrévén. ”<sup>183</sup>

HA-PAC<sup>184</sup>



A repülő növendékek nagy táborát mindig a diákság adta, itt sem volt ez másként. A közép- és szakiskolák biztosították az utánpótlást. A gyárak, bányák fiataljai is szép számmal jelen voltak. A bánréveiek közül sokan dolgoztak a vasútnál, különféle beosztásokban.

Az 1957-es évben április 8-án *Kardos József* 5<sup>07</sup> időt repült, ő a harmadik ezüstkoszorús.

1957-ben még egy jelentős esemény a klub életében az emlékezők szerint. *Sarkadi József* elkezdte megszervezni az ejtőernyős szakosztályt. Erről majd részletesebben az erről szóló fejezetben szólunk.

A bánrévei repülőtérre kerül *Sárszegi Mihály*, már, mint motoros repülő. Ő az, aki a cserkészrepülés idejében, Nyíregyházáról Ózdra kerékpáron járt le repülni! Egész éjjel kerekedett, repült, majd este megint haza biciklizett!!! Most évekig itt él a családjával együtt a bánrévei hangár szolgálati lakásában.

Folyik tehát a munka, már nem olyan ütemben és létszámmal, mint néhány évvel ezelőtt, de az eredmények azért jönnek.

Amikor *Németh Sanyi bácsit* elhelyezik innen, a hangármesteri és műszaki vezetői helyet *Buris Jenő* oktató veszi át.

Ez évtől ismét *Miklós László* vállalja el a klubtitkári munkát.

1957. július 1-én megalakult a *Légügyi Főigazgatóság*, melynek vezetője *Rónai Rudolf* kormánybiztos és a *KPM*<sup>185</sup> hatáskörében működik. Ugyanezen időpontra esik, hogy az *Országos Mentőszolgálat (OMSZ)* főigazgatója *dr Oravec Béla* szervezésében a korábbi mentőrepülés ide került. Ezt *Wittinger Kálmán* kezdeményezésére 1957 februárjában indított-

<sup>183</sup> Básti József visszaemlékezései

<sup>184</sup> Ungár László gyűjteménye

<sup>185</sup> Közlekedési és Postaügyi Minisztérium.

ták el, akkor még *Egészségügyi Repülőcsoport* néven. A későbbi években gépeik gyakori vendégek a *bánrévei repülőtéren* is. Erről egy külön fejezetben részletesebben is írunk majd.

Már az *MHS* időszak volt, amikor a bánrévei repülőtérré rádiós és lokátoros szakki-képzést szerveztek. A tábor résztvevői katonai sátrakban voltak elhelyezve a hangárhoz vezető régi bekötőút egyik oldalán, a kertek alatt. A sátrak egyikében volt a lokátor képernyője is, amelyen az *Iffjúság-B* keltette a jelet, mivel nagyjából fémgép volt.<sup>186</sup>

Gyerekkori barátom, valamikor a szomszédunkban lakó, *Látó Jancsi*<sup>187</sup> készülő regényéből idézek.

*„...A repülőterünkről még éppen csak szót ejtettem korábban, pedig az nemcsak azért volt ott, hogy körbe kelljen kerülni, ha a Sajóra mennénk, hanem mert nagy is! Talán csak a miskolci volt nagyobb, de a miénk meg szebb. Már csak a fekvése miatt is. A hatalmas hangárban tíznél is több repülő volt: Vöcsök, Lepke, Koma, Pilis, Cimbora, de még Június 18-as is! Az nagyon komoly volt, azzal csak a nagyon tudók kerenghettek odafönt. Szóval, akinek már volt legalább egy „C” vizsgája. Ahhoz még az kellett, hogy az oktatóval vizsgarepülést végezzünk, és ennek folyamán a leoldási magasság fölött legalább tíz percig kellett a levegőben tartani a gépet, a termiket, szóval a felszálló meleg levegőt kihasználva. Na, ha ez is sikerült, ki lehetett tűzni a kabát vagy zubbony hajtókájára az ezt igazoló jelvényt: a kék mezőben három sirályt.*

*Jaj, majdnem kifelejtettem a felsorolásból a legféltettebb kincset, a kétfedelű, motoros háborús matuzsálemet, a Po-2-est. Azzal vontatták fel a vitorlázókat, amelyekben már levizsgázott egyedüli repülésre engedett pilcsik ültek. Néha meg ejtőernyősök is ugrottak ki belőle. Egy-szer az egyik nem nagy gyakorlatút úgy elfújta a szél a reptér fölül, hogy a Nagy Pista bácsiék házának tetejét beszakítva a padláson huppant. Igen nagy szerencséje volt ott mindenkinek. Az ember megúsza egy-két karcolással, Pista bácsiék meg a kártérítésből felújíthatták a tetőt, ami már amúgy is nagyon esedékes volt.*

*A hangár oldalában volt a reptérparancsnok, Borsodi Pista bácsi irodája. Igen szúrós szemű ember volt, de tudott mosolyogni is néha. Amikor lementünk vasárnap délelőttönként, sorba állított bennünket, aztán kiosztotta a tennivalókat: Te leszel a dzsippes, ti segítetek a gépeket visszatolni a starthelyre, a többi meg majd a váltás.*

*A dzsippesnek volt a legjobb, mert ő egész nap autókázhatott. Annyi volt a dolga, hogy a le-hulló csörlőkötelet kellett ráakasztani a második világháborús csotrogány hátsó kampójára, aztán visszavontatni a starthelyre. A vörös négyszögben” – ami nem volt más, mint négy szá-bályosan a gyepebe szúrt piros zászló – vártak a tanulók a startra. Nagy volt a fegyelem. Nem lehetett ám csak úgy, összevissza kóricálni a reptéren. Még az hiányzott volna, hogy valaki bebóklásszon a fel-leszálló gépek vonalába!*

*A déli repülési szünetben a nagy közös asztalhoz azért mi is odaülhettünk. A vasutas konyhá-*

<sup>186</sup> RZ visszaemlékezése.

<sup>187</sup> Gyerekkori barátom, repülési szakíró, az Aero Magazin korábbi főszerkesztő helyettese.

ról hordták az ebédet. Nem volt valami, jaj de, mégis jobban esett a pilótákkal együtt kanalazott, egyébként utálatos sárgaborsó-főzelék, mint az otthoni rántott csirke.

A „nagyoskodás” után aztán vissza a starthelyre. Aki szünetes volt, beleülhetett valamelyik éppen nem használatos gépbe. Jaj, azt nagyon szerettük, mert egyből pilótának éreztük magunkat! Én egyszer még rendesen bele is kötöztem magam, és valóságosan botkormányoztam is ám!

Nagyon azért nem irigyeltem az igazi növendékeket, mert egy-egy leszállás után, amikor szabály szerint, vigyázzállásban megjelentek az oktató előtt, hogy oktató elvtárs, jelentek egy felszállást, jött a hatalom szava: – Növendék, mit rontott el odafent! Halljam! – dugta zsebre a kezét Kardos Józsi bá! (Ő született bánrévei volt, és az egyik legjobb pilóta még a megyében is. Aranykoszorús jelvény volt a zubbonyán.<sup>188</sup> Az már nagyon nagydolog! Olyan feltételeknek kellett megfelelni, hogy 300 kilométernyi távolságra repülni vagy 3000 méteres magasságba emelkedni! Szóval komoly tudást igénylő megfelelések, na. Neki ez már mind sikerült, szóval teljesítette. Ebből is látható, hogy ő nagyon tudott.)

– Jelentem, a bal fordulót a hosszú falon – ezek amolyan repülő kifejezések, csak úgy mondom – szűkre vettem.



– És még?

– A kilebegtetés sem volt az igazi.

**Eredeti festésű Június 18<sup>189</sup>**

– Úgy van! Tehát...? – És a növendék már dől is előre, hogy a három vagy négy – kire mit szabtak ki – seggre verést végrehajtsák rajta. Nem volt kivétel, a lányoknak is csattant a hátsóján a zászlónyél...<sup>190</sup>

A repülőklub egyetlen teljesítménygépe az R-22S Június 18 volt. Rubik az R-17 Mókával egy időben kezdett az R-22 Futár tervezéséhez. Célja az Olympia-Meisénél és az M 22-nél jobb teljesítményű, gyorsabb gép létrehozása volt. 1950 és 1952 között összesen 60 db R-22S Június 18 hagyta el az esztergomi gyárat.

Repülési tulajdonságaik nem érték el a Futár igen kellemes kormányozhatóságát, de a repülőgép vezetők tetszését ennek ellenére csakhamar megnyerték. Ezt az is elősegítette, hogy a Június 18-cal valósult meg a legszélesebb körök számára a teljesítményrepülés, majd az 1952. évi IV. nemzeti vitorlázórepülő versenytől kezdődően az egységes teljesítménygép-típussal való versenyzés lehetősége is. Ez volt az első magyar teljesítmény-vitorlázógép, amelynek sebességi görbéjét a BME Repülőgépek Tanszéke (Györgyfalvi D., 1952) repülés közben végzett mérésekkel meghatározta.

<sup>188</sup> Ezüstkoszorú (278. jelvénytiszta) RZ

<sup>189</sup> GLIDERS IN HUNGARY 1929-1945 - gliders-fega.fw.hu

<sup>190</sup> Látó János: Nyár (Aero Magazin 2010/2.)

A vezetőfülke csak az átlagosnál nem nagyobb termetűek számára kényelmes. Méreteinek meghatározásakor abból indultak ki ugyanis, hogy a termikus távrepülésekre az évnek abban a szakaszában kerül sor, amikor télies öltözékre nincsen szükség. Teteje kiemelkedő, úgynevezett, buborék kialakítású, minden irányban igen jó kilátást tesz lehetővé. A szükség esetén ledobható kabintető be- és kiszálláshoz teljes egészében leemelhető. Az *R-22S Június 18* csőr-lő- és repülőgép vontatásra, egyszerű műrepülésre és felhőrepülésre volt alkalmas.

A *Bánrévén* repült *Június 18* világossárga festésű volt, minden díszítés nélkül. Még az 1960-as évek közepén is repült.<sup>191</sup> Ekkor még részt vett *Debrecenben (Hajdúszoboszló?)* egy junior vitorlázórepülő versenyen, amelyen *Szabadkai Peti* repülte.



**Június 18 (HA-4119) Bánréve. Oldalt a Po-2.<sup>192</sup>**



<sup>191</sup> RZ

<sup>192</sup> Simon archív / [www.avia-info](http://www.avia-info). A géppel repült legjobb teljesítmények: 1950: 224 km hurokrepülési nemzeti rekord (Mező Gy.); 5462 m (6014 m abszolút) magasság (Karsai E.). 1952: 267 km a Kárpátokon át (Mező Gy.); 100 km-es háromszög pályán 47,1 km/h nemzeti rekord (Újvári Gy.). 1955: 370 és 341 km kötelékben (Kalmár L., Mező Gy., Csanádi N.); 342 km (Domokos J.); 380 km nemzeti rekord (Legenyei L.); 323,5 km hurokrepülés (Domokos J.); 248,8 km női nemzeti rekord (Bodri M.); 4367 m (Kasza J.); 3669 m (Makai B.). 1956: 431,5 km nemzeti rekord (Domokos); 200 km háromszög pályán 47,3 km/h (Kalmár). Ezeken kívül az évek folyamán számos 300 km feletti távot és 3000 m feletti magasságot repültek a Június 18-cal.

A *Június 18*-ra legalább *150 óra repülési idővel* lehetett kerülni. *Bánrévén* e géppel távokat, és sok időtartam repülést eredményesen teljesítettek. (Huszthy Mihály: *Bánréve -Szeged*; Básti József: *Bánréve - Alag*; Buris Jenő: *Bánréve - Hatvan - Bánréve*; Kardos József: *7 óra*, stb.)

	<p><b>Lajstromjel:</b> <a href="#">HA-4119</a>          Farokjel:          Hol található most?          Gyártó: <a href="#">Rubik</a>          Típus: <a href="#">Rubik R-22 Június 18</a>          Altípus: <a href="#">Rubik R-22S Június 18</a>          Gyári szám: <a href="#">E-954</a>          Típusrajz: <a href="#">1 db</a>          Fajta: <a href="#">Vitorlázógép</a>          Hazai/Külföldi: <a href="#">Hazai</a>          Üzemeltetés jellege: <a href="#">Polgári</a>          Üzemeltetés kezdete:          Üzemeltetés vége:          Megszűnés oka:          Felvéve/módosítva: <a href="#">2010. 02. 19.</a>          Előző jelzések:          Következő jelzések:          Megjegyzés:</p>
---	--

## „ A MAGYAR HONVÉDELMI SPORTSZÖVETSÉG

### *Országos Aktívaértekezletének határozata*

*A Magyar Honvédelmi Sportszövetség (MHS) Országos Aktívaértekezlete 1957. augusztus 17-én megtárgyalta a Magyar Honvédelmi Sportszövetség Ideiglenes Elnökségének beszámolóját, amely részletesen elemezte a Magyar Önkéntes Honvédelmi Szövetség ténykedését az ellenforradalom előtti és alatti időszakban, a Magyar Szabadságharcos Szövetség és a Magyar Repülő Szövetség ellenforradalom utáni ténykedését és a Magyar Honvédelmi Sportszövetség programját és megszervezésének feladatait. Az MHS Országos Aktívaértekezlete egyetért a Szövetség Ideiglenes Elnökségének beszámolójával, megvitatva az abban foglalt feladatokat, a következő határozatot hozta:*

*1. Az MHS Országos Aktívaértekezlete egységesen állást foglalt amellet, hogy népünk alapvető érdeke a szocialista társadalmi rend megvalósítása hazánkban, mert csak ezúton biztosíthatjuk hazánk szabadságát, függetlenségét, dolgozó népünk boldogabb jövőjét.*

*A hazánkban folyó harc a szocialista társadalom felépítéséért részét képezi annak a világméretben folyó küzdelemnek, amelyet a hatalmas béketábor a béke biztosításáért, az emberiség jövőjéért folytat. Az 1956. október 23-án hazánkban kirobbantott ellenforradalmi támadás célja népünk alapvető érdekeinek és e téren elért eredményeinek megsemmisítése, egy háborús tűzfészek kialakítása volt. Az aktíva egységesen elítéli az imperialisták és hazai ügynökeik ellenforradalmi támadását a magyar nép ellen, elítéli a Nagy Imre–Losonczy-féle klikk áruló, revizionista tevékenységét.*

*Az aktívaülés háláját fejezi ki a Forradalmi Munkás-Paraszt Kormányának, a munkásosztály újjászervezett forradalmi pártjának, az MSZMP-nek, mert kivezette népünket egy mély válságból és a forradalom erőit megszervezve, harcra vezetnek az ellenforradalom erőinek végleges felszámolására*

*Az aktívaülés teljes mértékben egyetért az MSZMP I. Országos Értekezletének 1957. júniusi határozatával és felszólítja a Magyar Honvédelmi Sportszövetség szervezeteit és tagságát, hogy munkájukkal segítsék elő e határozatok megvalósítását.*

*Az aktívaülés hálóját fejezi ki a Szovjetunió népei és hadserege iránt, mert népünk válságos és nehéz napjaiban önzetlenül segítségünkre siettek az ellenforradalom fegyveres erőinek szétzúzására. Köszönetét fejezi ki a testvéri népi demokratikus országoknak, a világ haladó erőinek áldozatkészségéért és együttérzéséért, melyet népünk soha nem fog elfelejteni.*

*A megemlékezés és hála szavaival adózunk népünk új vértanúi és hősei emléke előtt, akiknek élete, harca örök példaként ragyog előttünk és erőt ad további harcainkhoz.*

*2. Az aktívaülés megállapítja, hogy a Magyar Önkéntes Honvédelmi Szövetség 15 hónapos fennállása alatt jelentős eredményeket ért el a honvédelmi tömegmunka, a technikai sportok megismertetése és fejlesztése terén.*

*Az eredmények mellett azonban hibák is mutatkoztak a MÖHOSZ munkájában. A vezetés túlzott centralizációja következtében bürokratikussá vált a Szövetség munkája, amely gátolta a szervezetek önállóságát. Nem folyt elmélyült politikai munka a szakkörökben, sportcsapatokban és klubokban. A hiányosságok kiküszöbölése érdekében az SZKP XX. Kongresszusa után a MÖHOSZ elnöksége megtette a szükséges intézkedéseket, azonban a kialakult belpolitikai helyzet és az október 23-án kirobbant ellenforradalom megakadályozta a hibák kijavítására tett intézkedések végrehajtását, és a szövetségbe befurakodott ellenforradalmi elemek, meglovasolva a meglévő hibákat a MÖHOSZ szervezetét kettészakították.*

*Az aktívaülés megállapítja, hogy a MÖHOSZ szervezeteinek többsége az ellenforradalom alatt helytállt és segítette az ellenforradalom leverését és a rend helyreállítását. Megállapítja azt is, hogy egyes funkcionáriusok az ellenforradalom hatása alá kerültek és támogatták azt.*

*Az ellenforradalom leverése után mindkét szövetség eredményes lépéseket tett sorainak az ellenforradalmi elemektől való megtisztítására, munkájának folytatására., gazdasági helyzetének rendezésére.*

*Az aktívaülés szükségesnek látja, hogy az MHS hasznosítsa azokat a jó tapasztalatokat, melyek MÖHOSZ munkájában megvoltak, ugyanakkor tanulva a MÖHOSZ hibáiból, hárítson el minden akadályt, amely az új szövetség egészséges fejlődését akadályozza.*

*3. Az aktívaülés örömmel üdvözli az MSZMP Intéző Bizottságának határozatát, mely az MSZHSZ és MRSZ vezetőségének javaslata alapján kimondja a Magyar Honvédelmi Sportszövetség létrehozását.*

*Mert:*

*a) a párt irányítása, ellenőrzése, a hadsereg, a KISZ és a többi tömegszervezet támogatása hatékonyabban érvényesül egy egységes honvédelmi tömegszervezetben,*

*b) a dolgozó tömegek felkészítése a haza védelmére sokoldalú, de egységes feladat. Szélesebb tömegbefolyást, nagyobb politikai erőt csak egységes szervezet képes elérni.*

*c) feladatait gazdaságosabban tudja megoldani,*

*b) egyszerűsíti a nemzetközi kapcsolatok fenntartását és bővítését.*

4. Az MHS politikai tömegszervezet, munkáját az MSZMP irányításával, szorosan együttműködve a KISZ-el, a Munkásőrséggel, a Partizán Szövetséggel, az állami, társadalmi és tömegszervezetekkel végzi.

A MHS célja, hogy közreműködjék a lakosság felkészítésére a szocialista haza védelmében, népszerűsítse és fejlessze a honvédelmi tömegsportmunkát, ellássa a katonai elő- és utóképzés feladatait, s közreműködjék a lakosság tömeges önvédelmi, légvédelmi és atomvédelmi kiképzésében. Az MHS tagjait a szocialista hazafiság szellemére, hazánk és pártunk iránti törhetetlen hűségre neveli.

Az MHS fő feladatának tekinti a bevonulás előtt álló korosztályok minőségi kiképzését. A honvédelmi tömegsport-mozgalom fejlesztésében megvalósítja szervezeteiben a honvédelmi jellegű tömegsportok legkülönbözőbb formáit. Körképzést szervez lövész, gépjármű, rádiós, viortlázó és motoros repülő, ejtőernyős, vízi, repülő, hajó, autómódellező, légoltalmi, műszaki, lovas, sí, íjászat, három- és öttusa és egyéb honvédelmi jellegű sportágakban. Sportcsapatokat szervez a körökben már kiképzettek és a leszerelt katonák foglalkoztatására. Klubjaiban a felsorolt szakágakban magasabb fokú elméleti és gyakorlati oktatást biztosít.

5. Az aktívaértekezlet az Országos Konferenciáig terjedő időre a következő feladatokat határozza meg:

a) Céltudatos, tömeges politikai munkával el kell érni, hogy a Szövetség aktívái és egész tagsága egységesen megértse az egyesítés jelentőségét és a Szövetség előtt álló feladatok végrehajtásában tevékenyen részt vegyen.

b) Az aktívaértekezlet megállapítja, hogy a felfejlesztés ütemét az határozza meg, milyen mértékben tudunk kipróbált, szilárd kádereket biztosítani szervezeteink vezetésére.

c) A szövetség tagságának gerincét az ellenforradalom során helytálló régi oktatók, aktívák és tagok, valamint a tartalékos és nyugállományú tisztek, a tartalékos tiszthelyettesek és leszerelt katonák, a „Munkás-Paraszt Hatalomért” emlékéremmel kitüntetettek képezik.

á) A szövetség szervezeteinek minden eszközzel támogatni kell a KISZ-t. Ahol arra lehetőség van, a kiképzési és sportmunkát a KISZ szervezetein belül kell folytatni. Honvédelmi sportmunkánkkal elő kell segíteni a KISZ új alapszervezeteinek létrehozását.

6. A szervezeti felépítés terén az alábbi elvek megvalósítását tartja célravezetőnek:

a) Községekben, kisebb városokban és nagyüzemekben lehetőleg csak egy erős, nagy területet irányító alapszervezetet hozunk létre. Nagyvárosokban, ahol szükséges, területi alapszervezet is létrehozható.

b) Járási és városi id. elnökségeket ott hozunk létre, ahol annak politikai és szervezeti feltételei biztosítottak. Ezzel egyidőben meg kell teremteni mindenütt a végleges elnökségek megválasztásának feltételeit.

7. A szövetség aktíváinak zömét a Tartalékos Tiszti Tagozat biztosítsa. E cél érdekében, ahol az előfeltételek megvannak, Tartalékos Tiszti Tagozatot kell létrehozni. A tagozat feladata a tartalékos tisztek szervezeti összefogása, katonai ismereteinek, bővítése és a szövetség munkájába való bevonása.

8. Az egyesítés feladatai mellett biztosítani kell az 1957/58-as kiképzési év alapos előkészítését.

9. A párthatározat értelmében az év végéig a két Szövetség egyesítését gazdasági téren is be kell fejezni. Ezzel egyidőben nagy felelősséggel rendezni kell az új Szövetség anyagi készleteit.

Az ellenforradalom okozta népgazdasági károk, ezenbélül a szövetségi eszközök nagymérvű csökkenése szükségessé teszi, hogy szervezeteink jobban támaszkodjanak a társadalmi erőkre és bevételekre.

10. Az aktívaértekezlet egyetért az ideiglenes elnökségek, összetételével és számukra feladatul adja, hogy a demokratikus választások során olyan végleges elnökségek és vezetőségek kerüljenek a szervezet élére, amelyek biztosítják a párt és kormány által adott feladatok, végrehajtását.

11. Az aktívaértekezlet az egyesítés szervezeti végrehajtására szükségesnek tartja, hogy a budapesti és megyei aktívaértekezletet augusztus 25. és szeptember 25. között tartsák meg. Javasolja, hogy az Országos Konferenciát 1957. márc. 31-ig hívják össze.

12. Az aktívaértekezlet örömmel üdvözli a partizán elvtársak sokéves jogos követelésének megvalósulását, az önálló Partizán Szövetség megalakulását. A partizán elvtársak az ellenforradalmi idők alatt példaképül álltak a Szövetség valamennyi vezetője, aktívája és tagja előtt. Kérjük, hogy a jövőben is támogassák Szövetségünket feladataink végrehajtásában.

13. Az MHS Országos Aktívaértekezlete hívó szóval fordul a volt MSZHSZ és MRSZ tagjaihoz. Hazánk szabadsága, szocialista építőmunkánk védelme a legszentebb kötelességünk. Ne feledjük egy percre sem, hogy amíg szerte az országban, a szocializmus építésén munkálkodunk, egy boldogabb jövő alapjait rakjuk le, addig az imperialistáktól támogatott hazai osztályellenség meg akarja semmisíteni népi demokratikus államrendünket és az imperializmus egy új világháború kirobbantásán munkálkodik. Szabad életünk, boldog jövőnk békéjének védelmét segíti az egységes Honvédelmi Sportszövetség létrehozása.

Munkánkhoz kimeríthetetlen erőt, bátorítást és buzdítást ad pártunk, a Magyar Szocialista Munkáspárt, amely vezeti és segíti szövetségünket. Mellettünk áll feladataink végrehajtásában a magyar dolgozó nép.

14. Az MHS Országos Aktívaértekezlete köszönetét fejezi ki a MÖHOSZ Országos Választmánya tagjainak, a szövetség funkcionáriusainak és aktivistáinak, akik áldozatkész munkájukkal segítették, a honvédelmi tömegsportok fejlesztését és a békés építőmunkában az ellenforradalom elleni harcban egyaránt megmutatták, hogy méltó követői és megvalósítói a Szövetség célkitűzéseinek. Az aktívaülés köszönetét fejezi ki a Magyar

## SPORTBIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYEI

Új ezüstkoszorúsok: Teljesítményeik alapján az alábbi vitorlázórepülők nyerték el az ezüstkoszorús jelvényt:

Rozmann Gyula	350
Várközi Lajos	351
Bagossi Pál	352
Horváth Csaba	353
Demeter Béla	534
Malostyik József	355
Fülöp Sándor	356
Varga Imre	357
Válóczy István	358
Bende Lajos	359
Fejes Péter	360
Pethő Gyula	361
Sarkadi Dénes	362
Gellértfi József	363
Básti József	364
Szalay Lajos	365
Somogyi Miklós	366
Nagy Sándor	367
Vándor György	368
Lebovits László	369
Csányi János	370
Takács Imre	371
Kovács Jenő	372
Dolányi Anikó	373
Tetzl György	374
Horváth Mária	375
Remszó Róbert	376
Kupkai Árpád	377

*Kommunista Ifjúsági Szövetségnek, a Munkásőrségnek, a Szövetséget támogató munkájukért és kéri, hogy a jövőben is támogassák a szövetséget feladatai végrehajtásában.*"<sup>193</sup>

„ Ha egyszerre valamennyi gépe a magasba emelkedne, akkor szinte egy egész légi-flotta keringene a légben. Rubik Ernő tervezőasztaláról eddig 23 géptípus terve került az építőműhelyekbe, a gyárakba. Könnyen lehetséges, hogy mindez mást elkápráztatna, Rubik Ernő azonban éppen olyan szerény, mint három évtizeddel ezelőtt, műegyetemista korában. Amikor a gratuláció után feltesszük az ilyenkor szokásos első kérdést, hogy számított-e a Paul Thysandier-dijra, így válaszol;

–Megvallom őszintén, ez a megtiszteltetés váratlanul ért. Nem számítottam arra, hogy a repülés terén elért tudományos munkásságomért ezt a nemzetközi díjat kapom... ”<sup>194</sup>

„ Hallottuk...

Langer Tibor	378
Edelényi Károly	379
Szekér József	380
Kunár György	381
Barbaró Vilmos	382
Pátyi Alajos	383
Lázár István	384
Kurunczi János	385
Földi István	386
Hajdu Lajos	387
Polgár László	388
Tuskó Mihály	389
Balzerer Ede	390

... hogy Bánrévén sem ülnek ölhetett kézzel. Három ki-selejtezett roncs PO-2-esből egy teljesen jó gépet állítottak össze. A klub tagsága teljesen társadalmi munkával javított meg egy 2 dobos agregátort. Hangárukat kibővítették és külön lakóépületet emelnek. Repülőterük 34 holddal bővült, amit használhatóvá tesznek. Ehhez azonban a szövetség támogatását kéri. Földgyalura van szükségük.”<sup>195</sup>

#### A REPÜLŐKLUBOK ÉRTÉKELT TELJESÍTMÉNYREPÜLÉSEI

1957 VIII. 1-től IX. 12-ig.

K L U B	Magasság				Távrepülés				Összes	
	100-2000	2000-3000	3000-4000	összesen	szabad lár	offlár	korlátos	összesen		
1. Hp. III. ker. ....	8	52	—	92	14	5	7	26	89 (136)	
2. Bekéscsaha .....	3	37	—	37	14	5	—	17	57 (93)	
3. D. H. G. ....	3	24	1	25	17	1	2	23	51 (96)	
4. I. T. S. K. ....	2	31	—	31	14	1	—	17	50 (105)	
5. A. K. K. U. ....	3	33	—	33	15	—	—	13	49 (124)	
6. Ganz .....	4	24	—	24	8	5	3	18	46 (78)	
7. MÁVAG .....	3	27	—	27	12	—	—	12	42 (72)	
8. Pósta .....	6	21	—	21	10	3	1	13	41 (130)	
9. Kecskemét .....	4	28	—	28	4	2	—	6	38 (90)	
10. Műegyetem .....	2	26	—	26	5	2	—	7	35 (70)	
11. Győr .....	6	18	—	18	8	2	—	10	34 (85)	
12. Csepel-Kápest .....	3	20	—	20	4	4	—	8	31 (67)	
13. Gömüllői Ganz .....	—	16	—	16	10	3	1	14	30 (42)	
14. Debrecen .....	7	12	—	12	2	7	—	2	11	30 (72)
15. Köznyelvi .....	7	15	—	15	5	2	—	7	29 (34)	
16. Miskolc (DVTK) .....	3	18	—	18	3	2	—	5	26 (76)	
17. Előre .....	4	14	—	14	8	—	—	8	26 (59)	
18. Szolnok .....	—	22	—	22	2	—	1	3	25 (44)	
19. Sztálin Vasút .....	—	19	—	19	2	—	—	2	21 (25)	
20. MÁV .....	1	12	—	12	5	—	1	6	19 (38)	
21. Esztergom .....	2	8	—	8	3	—	—	3	13 (41)	
22. Salgótarján .....	7	1	—	1	1	—	—	1	9 (36)	
23. Dózsa .....	—	7	—	7	2	—	—	2	9 (19)	
24. Nyíregyháza .....	1	4	—	4	3	—	1	4	9 (12)	
25. Sökevesztő .....	1	3	—	3	3	—	—	3	7 (38)	
26. Szentes .....	—	3	—	3	2	1	—	3	6 (11)	
27. Szeged .....	—	2	—	2	3	—	—	3	5 (8)	
28. Talabánya .....	1	—	—	—	3	—	—	3	5 (6)	
29. Ózd .....	1	3	—	3	1	—	—	1	5 (6)	
30. Gyöngyös .....	—	1	—	1	2	1	—	3	4 (26)	
31. Pápa .....	1	2	—	2	—	—	—	2	3 (8)	
32. Egér .....	—	2	—	2	—	—	—	2	2 (2)	
33. Kiskunfélegyháza .....	—	2	—	2	—	—	—	2	2 (2)	
34. Pécs .....	—	—	—	—	—	—	—	—	1 (7)	
Összesen :									827 (1905)	

Megjegyzés: A zárjelben az évi teljesítményrepülések összege található.

<sup>193</sup> Repülés, 1957 (10. évfolyam, 1-9. szám) 1957-09-01 / 6. szám

<sup>194</sup> Repülés, 1957 (10. évfolyam, 1-9. szám) 1957-09-01 / 6. szám

<sup>195</sup> Repülés, 1957 (10. évfolyam, 1-9. szám) 1957-10-01 / 7. szám

Aztán egyre több a hír a *rakétákról* és *világűr ostromáról* is, egyelőre a „*mesterséges holdakról*”, *Lajka kutyáról*...”

„*Klub híreink...*”

*Az ózdi klub szervezeti élete igen gyenge. A klub elnöksége nem fordít gondot arra, hogy új növendékekkel erősítsék a repülő munkát. Megkérdezzük: az általuk megjavított PO 2-es vontatógépet csak a vezetők akarják használni?*”<sup>196</sup>

Néhány hír az *ózdi és borsodi repülőmodellezőkről* is.<sup>197</sup>

1. A Nyíregyházán megtartott kelet-magyarországi modellverseny eredményei:	
A/2-es modellek versenye:	
1. Kulcsár János, Szabolcs megye	752 mp
2. Somogyi Zsigmond, Hajdú megye	709 „
3. Pócsik László, Szabolcs megye	668 „
4. Simon László, Borsod megye	646 „
5. Hársfalvi István, Borsod megye	611 „
6. Pongor Gyula, Szabolcs megye	608 „
Gumimotoros modellek versenye:	
1. Uthly Károly, Borsod megye	584 mp
2. Hársfalvi Sándor, Szabolcs megye	552 „
3. Ifj. Homonna Béla, Szabolcs megye	370 „
Átlagmechanikus modellek versenye:	
1. Vámos József, Borsod megye	369 mp
2. Mányi Béla, Hajdú megye	293 „
2. A Hajdúszoboszlón megtartott tiszántúli modellverseny eredményei:	
A/2-es modellek versenye:	
1. Pócsik László, Nyíregyháza	761 mp
2. Petrohai Balázs, Nyíregyháza	663 „
3. Holobrádi Zoltán, Miskolc	654 „
Átlag gumimotoros modellek versenye:	
1. Hársfalvi Sándor, Nyíregyháza	636 mp
2. Hársfalvi István, Ózd	630 „
3. Nyilasi Imre, Szeged	534 „
Átlagmechanikus modellek versenye:	
1. Hódi László, Szeged	815 mp
2. Vámos József, Miskolc	607 „
3. Pusztás István, Szeged	501 „

„*Repülőklubjaink ezévből végzett alapvizsgái*”

*Budapestiek:*

1. MÁVAG 46, 2. Kispest 36, 3. Cskálov 34, 4. BHG 33, 5. Könnyűipar 28, 6. MÁV 21, 7. Műegyetem 18, 8. Posta 18, 9. AKKÜ 14, 10. ITSK 12, 11. Ganz 11, 12. Gödöllői Ganz 8, 13. Előre 7, 14. Dózsa 6, 15. Csepel 1, 16. FM. 0 vizsga.

*Vidékiek:*

1. Nagykanizsa 48, 2. Székesfehérvár 37, 3. Salgótarján 32, 4. Debrecen 30, 5. Kaposvár 29, 6. Szeged 28, 7. Győr 26, 8. Sztálinváros 24, 9. Kecskemét 24, 10. Szolnok 22, 11. Pápa 21, 12. Tapolca 21, 13. Eger 19, 14. Nyíregyháza 15, 15. Szentes 14, 16. Györgyös 14, 17. Szombathely 13, 18. Miskolc 13, 19. Pécs 12, 20. Veszprém 10, 21. Békéscsaba 9, 22. Kiskun-

<sup>196</sup> Repülés 1957 (10. évfolyam, 1-9. szám) 1957-11-01 / 8. szám

<sup>197</sup> Repülés 1957 (10. évfolyam, 1-9. szám) 1957-10-01 / 7. szám

félegyháza 8, 23. Ózd 7, 24. Esztergom 7, 25. Szekszárd 3, 26. Berettyóújfalu 2, 27. Tatabánya 2 vizsga.<sup>198</sup>

<b>AZ ORSZÁGOS BAJNOKSÁG EREDMÉNYEI:</b>	
<b>A-2-esek:</b>	
1. Röser Ottó, MÁVAG	900 mp
2. Frigyes Ernő, Dózsa	898 mp
3. Purgai Lajos, Nagytétény	894 mp
4. Reé András, MÁVAG	885 mp
5. Katona Sándor, Dózsa	868 mp
6. Zsemberi Ferenc, MÁVAG	843 mp
7. Simon László	825 mp
8. Tóth Gyula, Dózsa	819 mp
9. Abaffi Imre, Urán	792 mp
10. Sosztarich András, Sopron	787 mp
<b>Gumimotorosok:</b>	
1. Azor László, Dózsa	841 mp
2. Gerhard Böhme, Leipzig	801 mp
3. Balthge Károly, Sopron	768 mp
4. Benedek György, Dózsa	761 mp
5. Krizsma Gyula, MÁV	741 mp
6. Nyilasi Imre, Szeged	712 mp
7. Horváth György, MÁVAG	677 mp
8. Schöberl Ernő, Sopron	653 mp
9. Antal István, MÁVAG	621 mp
10. Hársfalvi István, Putnok	612 mp
<b>Mechanikus motorosok:</b>	
1. Hans Neelmeier, NDK	881 mp
2. Gaskó Mátyás, MÁV	868 mp
3. Dr. Egervári Géza, MÁV	851 mp
4. Somogyi Zsigmond, Debrecen	801 mp
5. Meczner András, MÁV	767 mp
6. Gyarmati László, Székesfehérvár	735 mp
7. Puskás Mihály, Szeged	732 mp
8. Purgai Lajos, N.-tétény	710 mp
9. Weisinger Lajos, Sopron	706 mp
10. Kun József, Dózsa	607 mp

#### Modellező hírek

„Az 1957. év kiképzési mérlege

*Az 1957-es esztendőben a repülés és az ezzel kapcsolatos szakágak az elmúlt évekhez viszonyítva a legnagyobb eredményeket érték el, annak ellenére, hogy az ellenforradalom a szakmai és politikai előkészítését jelentősen hátráltatta.*

*A klubok újjászervezésénél fő szempont az volt, hogy az eddig centralizált, sok függetlenített oktatóval dolgozó, közvetlen a központ irányítása alatt álló repülőklubok helyett társadalmi vezetés alatt álló gazdaságilag önálló repülőklubokat hívjunk életre. 1957 májusában az országsszerte megtartott vezetőség újjáavasztó taggyűlés után repülőklubjaink vezetését, becsületes, a néphez és kormányhoz hű párttagok és pártonkívüliek vették át. Ennek eredményeképpen klubjaink megtisztultak az idegen elemektől és felfrissülve nagy lendülettel kezdték meg a kiképzés megszervezését és levezetését.*

<sup>198</sup> Repülés 1957 (10. évfolyam, 1-9. szám) 1957-11-01 / 8. szám

*A társadalmi vezetés meghozta a kívánt eredményeket. A párt, tömegszervezetek és a vállalatok támogatását minden repülőklub megszerezte magának. Az így megerősített klubok hatalmas lendülettel kezdték meg az 1957-es kiképzési évet. A társadalmi vezetés nemcsak a szervezési munkában, hanem a kiképzés terén is – az előző évekhez képest jóval kevesebb anyagi támogatás mellett – jó eredményeket ért el, felszállás-számban, repült órában, vizsgákban a tavaly előtti eredményeket kb. 30 %-kal haladtuk túl. A kiképzés gazdaságosságát mutató hasznos felszállás után (egy vizsgára és értékelhető teljesítményre eső felszállás-szám) is jóval alacsonyabb az előző évek hasonló mutató számánál.*

*1957. évi eredmények:*

<i>Felszállás-szám:</i>	<i>92 255</i>
<i>Repült idő:</i>	<i>17 123 óra</i>
<i>„A” vizsgák száma:</i>	<i>346</i>
<i>„B” vizsgák száma:</i>	<i>298</i>
<i>„C” vizsgák száma:</i>	<i>176</i>
<i>„D” vizsgák száma:</i>	<i>72</i>
<i>„E” vizsgák száma:</i>	<i>2</i>
<i>Időtartam repülés:</i>	<i>196</i>
<i>Magasság repülés:</i>	<i>1300</i>
<i>Távrepülés:</i>	<i>516</i>
<i>Hasznos felszállás-szám:</i>	<i>41</i>

*Megdöntött nemzeti rekordok:*

*Vitorlázó repülők 1957-ben a következő új nemzeti rekordokat állították fel:*

- 100 km-es háromszög alakú pályán sebességi rekord,*
- 300 km-es háromszög alakú pályán sebességi rekord,*
- 100 km-es háromszög alakú pályán női sebességi rekord,*
- 2 kormányos céltáv repülési rekord, nőd céltáv rekord,*
- ejtőernyős célugrás nemzetközi rekord.*

*Rendezvényeikkel, melyet a Senior és nemzeti vitorlázórepülőverseny és a budapesti bemutatók kivételével a repülőklubok saját erejükből szerveztek meg, széles körben népszerűsítették a repülést. Klubjaink 1957-ben 52 alkalommal tartottak repülőbemutatókat, vidéki városokban és nagyobb községekben. E bemutatókat 380 400 érdeklődő tekintette meg.*

*A nemzeti vitorlázórepülőverseny, melyre a népi demokratikus államok egy-egy versenyzőjét meghívtuk, az eddig Magyarországon rendezett versenyek közül a legkiemelkedőbb volt. A magyar versenyzők által elért eredmények bebizonyították, hogy nemcsak a kiképzés és iskolarepülésben értünk el eredményeket, hanem a vitorlázó sportrepülésben is jól megálljuk helyünket, és a nemzetközi versenyeken, vagy világbajnokságon velünk is számolni kell.*

*Repülőklubjaink saját erejükből összesen 841 napon tartottak vitorlázó-repülő táborot 970 résztvevővel, és 34 napon 97 résztvevővel ejtőernyős táborokat rendeztek. A táborok egy-két hely kivételével eredményesek voltak. A repülőklubok munkájának eredménye legjobban lemérhető a klubtagság létszámának állandó és folyamatos emelkedéséből. Míg az előző években az volt a tapasztalat, hogy a tavaszi induló taglétszám jóval magasabb volt az őszinél, addig ez évben az induló létszám 1902 és a jelenlegi létszám 3037. Ebből a vitorlázórepülőké száma 1773. Lemérhető még klubjaink jó munkája és életképessége a gazdasági munkából is.*

*Ebben az évben repülőklubjaink 2 618 857,- Ft beruházást eszközöltek saját erejükből (hangárépítés, ejtőernyős torony, lakóépület-építés stb.) és 1315 217,- Ft egyéb bevételük volt. Ez összegben nem szerepelnek a központ által adott támogatások.*

*A meglevő jó eredmények mellett hibák és hiányosságok is bőven vannak, melyek kijavítása után jobb és értékesebb eredményt érhetünk el.*

*A repülés népszerűsítéséhez és a tömegekkel való megszerettetéséhez nem a legjobb propaganda a géptörés és a baleset. A szülőknél nehezen megszerzett bizalmat egy balesettel teljesen el lehet veszíteni. Nem is az anyagi kárról akarunk beszélni, amely ugyan a Szövetséget érzékenyen érinti, hanem arról, hogy a kiképzésre hozzánk beosztott növendékek életéért és testi épségéért személy szerint felelősek vagyunk. Nem engedhetjük meg, hogy fegyelmetlenségéből, lazaságiból, vagy az előírt kiképzési szabályok be nem tartásából fiatal emberek meghaljanak vagy megsérüljenek.*

*Az 1957. év baleseti és géptörési statisztikája ugyan jobb, mint az előző évéké (1957-ben 41 géptörés, és 11 személyi sérülés volt, ejtőernyős kiképzésben a sérülések száma ennél valamivel magasabb, de minden erőnkkel és tudásunkkal azon kell lenni, hogy számukat a lehető legkisebbre szorítsuk le.) A kiképzésünkben is akad még hiba, az oktatók nagy része az elméleti kiképzés fontosságát nem érti meg, ebből adódik, hogy az előírt kezdő fokú elméleti kiképzés, mert enélkül a gyakorlati repülés nem kezdhető el, még csak ment valahogyan, de a közép és teljesítmény elméleti kiképzés legtöbb helyen nagyon el volt hanyagolva. Emiatt áll elő az az eset, hogy gyakorlati kiképzésben a növendékek előre haladnak, de az új feladatot, mivel erre elméletileg felkészítve nincsenek, rossz eredménnyel végzik.*

*Az elméleti kiképzés módszertana is sok helyen rossz. A tananyag könnyebb megértéséhez a rendszeresített tansegédleteket nem használják, a Szövetség által kiadott tankönyveket a növendékekkel nem vásároltatják meg, ezek a tények az anyag megértését és a tanulást nagyon megnehezítik. A gyakorlati kiképzésben bár már egy kiforrott és bevált kiképzési módszerünk van, oktatóink hibákat követnek el. E hibák túlnyomó részben a repüléshez megkívánt fegyvellem hiányából származnak, oktatóink elnézőek, a kisebb lazaságokat és a fegyelmetlen repüléseket megengedik, sőt egyes esetekben ők is vétnek a kiadott szabállyal szemben.*

*Még szembeűnőbb az ejtőernyős szakosztályoknál, hol a szabályzatokat és előírásokat legtöbb helyen nem veszik figyelembe és csak az ugrási tervszám végrehajtását tartják fontosnak.*

*Az ősz folyamán a Szabadságharcos Szövetség és a Magyar Repülő Szövetség egyesült, s létrehozták a Magyar Honvédelmi Sportszövetséget. Az új Szövetség egy nagy politikai tömegszervezet, melynek fő feladata a lakosság honvédelmi nevelése és ezen túl szakmai kiképzése.*

*Klubjaink szervezeti élete legtöbb helyen élénk, de fő feladatnak csak a kiképzést tartják. A Magyar Honvédelmi Sportszövetség egyik legnagyobb célját, a tagság nevelését, főképp politikai nevelését nem tartják kellő mértékben szem előtt és elhanyagolják.*

*A klubok alapszabálya kimondja, hogy az egyes szakágak irányítását a megalakított szakosztályoknak kell végezni. A szakosztályok, mint pl. vitorlázó, ejtőernyős és modellező szakosztályok ugyan megalakultak, de munkájuk ellaposodott, a politikai nevelést és a kiképzés irányítását teljesen átadták a kiképzés-vezetőnek és a repülőtér-parancsnoknak, és nyugodtan lehet mondani, hogy legtöbb helyen csak papírforma szerint léteznek. Nevelési vagy propaganda szakosztály klubjaink nagy részében nincs. Pedig ilyen, jól működő szakosztályok nélkül a klubok csak kiképző szervvé válnak. A szakosztályok adják meg a klub életében a tartalmat. Tartsák mindig szem előtt a Szövetség célkitűzéseit és ne csak a kiképzés vitele, hanem elsősorban a tagság politikai nevelése, tájékoztatása, ismeretterjesztő előadások rendezése és a Szövetség népszerűsítése legyen feladatuk.*

*A téli repülési szünetet klubjaink használják fel a szervezeti élet megerősítésére, a megalakított szakosztályok pedig biztosítsák a tagság részére az elméleti kiképzést és alaposan készítsék elő az 1958-as évet, hogy jobb és értékesebb eredményeket érhessünk el.<sup>199</sup>*

Aztán, ahogy az várható volt, aki azért eltért az „irányvonalától”, annak nem lesz helye a repülésben! Ennek az eltérésnek a mértékét pedig az új hatalom emberei fogják megítélni és meghatározni. Maradjunk azonban annyiban, hogy az új hatalom emberei majdnem mind a régiiek voltak. Akik közül sokan lelkesen tapsoltak Rákosinak, aztán sokan igazat adtak Nagy Imrének, később Kádár Jánosnak...

„Ismét kell írni róla. Goethe írja egyik tanulmányában: „A tanulságok örökkévalóak”. Milyen igaz szavak! Pedig a mi tanulságaink nem is oly régi keletűek. Mindössze egy esztendőre tehetők. Egy év alatt Magyarországon történelem játszódott le, a bűn és az erény, az építés és a rombolás, a hazugság és az igazság történelme. 1956. október 23. és november 4.-e között dúlt az egyre terebélyesedő fasizmus, amit a tehetetlenség és árulás kormánya nem volt képes megfékezni, megfertőzte – hosszú időre – a szíveket és a fejeket. Csak azon a bizonyos november első vasárnapjának hajnalán, szovjet tankdübörgések nyomán ébredtünk arra, hogy gyalázatosan becsaptak bennünket és a véres, kegyetlen, de valóságos ellenforradalom már- már az új világháború küszöbére sodort bennünket.

Miért kell felidézni most mindezt? Valaki azt mondhatná; miért hánytorgatjuk a múltat, ahelyett, hogy a jelenről és a jövőről beszélünk? Helyes és igaz, a jelenről és jövőről kell beszélni, de ezt nemcsak nem lehet, de egyenesen nem szabad megtenni az annyira közeli múlt állandó, szüntelen ismétlése nélkül. Akár tudomásul vesszük, akár nem az ellenforradalom erőink láttára kénytelen volt visszavonulót fújni, de ez a visszavonulás egyben nem jelenti és nem is jelentheti a teljes megsemmisülést. Ne áltassuk magunkat! Itt is, ott is, közöttünk van mérgező nyila és ez ellen nekünk, a goethei mondás alapján, hogy a tanulságok örökkévalóak, örökkévalóan harcolni kell. A klubokban vitathatatlanul van ilyen küzdelem, amely sokkal

<sup>199</sup> Repülés 1957 (10. évfolyam, 1-9. szám) 1957-12-01 / 9. szám

*nehezebb, mint a nyílt ellenség elleni harc. Bátorításul szolgáljon néhány tény. Több repülőklubban felvették a harcot az ottmaradt, vagy befészkelődött ellenforradalmi elemek ellem. Több kizárás történt. S ez így van jól. Fordítsunk egyet gondolatainkon és tegyük a szívünkre a kezünket: mi történt volna ebben az országban a fasiszta ellenforradalmi diktatúra győzelme esetén? Csak ennyi, csak ilyen megtorlás lett volna? Nincsen olyan naiv senki közöttünk, aki ne látná világosan, hogy a munkás-paraszt és haladó értelmiségi származásúak számára mindörökké megszűnt volna a repülés és helyette a börtönt „biztosították” volna.*

*Teljesen helyes, méltányos tehát az a harc, amit klubjaink megindítottak az ilyen elemek ellen. Mi tiszta erkölcsű, szocialista sportot akarunk, a Magyar Honvédelmi Sportszövetség – egyúttal szocialista tartalmú szövetség, nincsen tehát helye közöttünk, aki a legfőbb szocialista elvekben velünk nem ért egyet, aki az ellenforradalomban „forradalmat” lát, akinek a fehér – fekete, csak azért, mert azt a kommunisták pártjával építettük, alkottuk. A magyar repülő, modellező, ejtőernyőző sportnak megvannak a maga tömegei és ezek állandóan növekszenek, nem baj, hanem haszon, ha a nem közénk valókat, az októberi események idején ellenséges álláspontot elfoglalókat eltávolítjuk sorainkból. Már régi igazság az, hogy ez csak erősíti táborunkat. S ha így van, vajon miért ne erősítenénk!”<sup>200</sup>*

Az ország klubjaiból sokan, akik aktívan részt vettek az 1956-os eseményekben, az emigrációt választották. Azok közül pedig, akik a korábbi *dogmatikusan* működő, *agyon politizált* repülés helyett a *demokratikusabb szervezeteket* próbálták létrehozni – lásd *MNRSZ* – súlyosan fizetnek majd, repülő pályafutásuk befejeződik és ők azok, akikről az előző cikk szól... Sajnálatos módon elég, ha a gyanú felmerül, mert az esetek többségében a megvádolt nem tudta tisztázni magát!

Még egy fontos epizód ehhez az időszakhoz. 1957-ben még itt lakott a *Németh család*. *Németh Sanyi bácsi* a klub műszaki vezetője, hangármestere és kiváló repülőoktatója is.

A fiuk, *Németh Sanyi*, ekkor már emlékeim szerint az ózdi gimnázium diákja. Ő az általános iskolát *Bánrévén* végezte és fejezte be, mivel már az '50-es évek legelején ide helyezték az édesapját. A bánrévei iskolában tanított akkor *Andók István*<sup>201</sup> és ő figyelt fel *Sanyi* kiváló tehetségére és foglalkozott is vele. Sokat szerepelt és ezt a gimnáziumban is folytatta. Később színész lett, operett színész, *Budapest*, de majd inkább *Bécs* ünnepelt sztárja!

*A repülőtéren lakott a családjával Németh Sándor... aki egyben a gondnoki teendőket is ellátta. Volt egy kisfiuk – Sanyika – aki ha tehette, mindig a starthelyen tartózkodott. Sokszor jött hozzám és kérte: Józsi bácsi, vigyen el repülni! Az édesapja nem vihette, mert család-*

<sup>200</sup> Repülés 1957 (10. évfolyam, 1-9. szám) 1957-12-01 / 9. szám

<sup>201</sup> Andók István tanító putnoki illetőségű volt. Putnokon igen nagy hatású kulturális szervezést végzett a háború előtt. Sajnálatos módon, mint behívott tartalékos tiszt szovjet fogságba került és onnan csak az '50-es évek elején szabadult. Hazatérésüknél Rákosiék kényszermunkatáborba hurcolták őket – ezerszámra – és 1954-ig építette Kazincbarcika városát és az itt létesülő vegyiműveket, s erőművet. Megbélyegezték a büntetése miatt. Bánrévén taníthatott néhány évet, de 1956 után ismét lehetetlen helyzetbe hozták. Rónaföldi Zoltán: A „borsodi kooperáció” és Kazincbarcika építése (Magyar Elektronikus Könyvtár)

*tagok nem repülhettek egymással, Agy látni, a gyermeki lélek bennem táralta meg a bizalmat, hogy kivel repülhet biztonságban. Többször át is adtam neki a kormányt, hogy próbáljon vezetni. Fiatal kora ellenére hamar megtanulta a repülőgép vezetését. Az akkori oktatógép a Koma volt, így egymás mellett ültünk, ami nagyon megnyugtató lehetett a számára. Az általános iskolát Bánrévén, a gimnáziumot Putnokon végezte.<sup>202</sup> Már diák korában is nagy érdeklődést mutatott a színészi pálya iránt és ez az érdeklődése és kitartása megmaradt az iskolai elvégzése után is, és valóban a színészi pályára lépett...*

*Az évek folyamán a családjunk nagyon közel került egymáshoz, kölcsönösen látogattuk egymást. Így történhetett, hogy amikor Sanyika bér-málkozott, engem hívott meg keresztapának. Örömmel elvállaltam, de ez abban az időben nagyon körülményes volt, a központ minden lépését figyelte az alkalmazottainak. Csendben, a nyilvánosság kizárásával történt meg a bér-málkozás, de a rokoni szeretet kialakult közöttünk. Ma már Sanyika fölött is elmart az idő, nyugdíjasként éli életét Bécsben osztrák színésznő feleségével, s őrzi fiatalkori emlékeit, közöttük a bánrévei szép napokat.”<sup>203</sup>*

<sup>202</sup> Itt Józsi bácsi téved. Putnokon csak az 1963/64. tanévtől létesült gimnázium. Gimnázium az '50-es években a környékünkön Ózdon volt, és Miskolcon.

<sup>203</sup> Básti József visszaemlékezései

## A bánrévei repülőtér, 1958.

„Időgép 1958.”

- ✓ január 1.
  - Az Európai Gazdasági Közösség megalakulásának kihirdetése.
  - A hadilevéltár és múzeum egyesülésével megalakul a Hadtörténeti Intézet és Múzeum.
- ✓ január 24. – A Magyar Szocialista Munkáspárt Központi Bizottsága (MSZMP KB) módosítja az előző évi döntését, és Rákosi Mátyást meghatározatlan időre száműzi.
- ✓ január 28. – Megkezd működését a Münnich-kormány.
- ✓ január 31. – Föld körüli pályára áll az első amerikai műhold, az Explorer-1.
- ✓ február megindul a magyar televízió rendszeres adása.
- ✓ február 1. – Egyiptom és Szíria politikai uniójaként kikiáltják az Egyesült Arab Köztársaságot, melynek államfője Gamal Abden-Nasszer. (Az unió 1961-ig állt fenn, amikor is Szíria egy katonai puccsot követően függetlennek nyilvánította magát Egyiptomtól.)
- ✓ február 6. – A British European Airways 609-es számú járata a München-Riem reptéren végzetes kimenetelű balesetet szenvedett.
- ✓ február 26.–28. – Lengyelország megtartja I. nemzetközi kongresszusát a Parasztifjúság Egyesülete.
- ✓ március 23. – Parlamenti választások Jugoszláviában. (A népfront jelöltjei kapják a szavazatok 96,7 %-át.)
- ✓ március 26–29. – A NATO Tudományos Bizottsága megtartja első ülését.
- ✓ március 27. – A Szovjetunió Legfelső Tanácsa elfogadja Nyikolaj Bulganyin lemondását és Nyikita Hruscsovot nevezi ki miniszterelnöké.
- ✓ április 1. – A csehszlovák kormány memorandumban tiltakozik a nyugatnémet hadsereg nukleáris fegyverekkel való felszerelése ellen.
- ✓ április 2–3. – A Csehszlovákia Kommunista Pártja (CSKP) Központi Bizottsága ülésén döntés születik a szocializmus építésének „történelmileg rövid idő” alatti befejezéséről.
- ✓ április 15–17. – A NATO tagállamok védelmi miniszterei megerősítik a NATO hadászati védelmi jellegét.
- ✓ április 22–26. – A Jugoszláv Kommunista Szövetségének (JKSZ) VII. kongresszusa Ljubljanában új pártprogramot fogad el, amelyet Moszkva és szövetségesei revizionistaként élesen elítélnék.
- ✓ május 24. – A Varsói Szerződés Politikai Tanácskozó testületének moszkvai ülése. Bejelentik a szovjet csapatok kivonását Romániából és a Varsói Szerződés területén állomásozó fegyveres erők létszámának csökkentését.
- ✓ június 18–21. – Prágában a CSKP XI. kongresszusán a Novotny-vezetés irányvonalát tükröző határozatok értelmében a szocializmus építését már csak be kell fejezni. (A kongresszus ismét Antonín Novotny-t választja első titkárrá.)
- ✓ június 19–23. – A RMP Központi Vezetősége – a párt ülésén – veterán kommunistákat zárnak ki, mivel azt követelik, hogy a párt első titkára adjon számot a vezetés hibáiról.

- ✓ július 1. – Viliam Široký csehszlovák kormányfő Konrad Adenauer nyugatnémet kancellárhoz intézett levelében a diplomáciai kapcsolatok felvételét javasolja.
- ✓ augusztus 29. – Népi kommunák alakításának kezdete Kínában, a nagy ugrás terv részeként.
- ✓ szeptember 1. – A Szoboszlaj-per elítélteinek kivégzése Aradon.
- ✓ szeptember 19. – Kairóban megalakul az Algériai Köztársasági Ideiglenes Kormánya
- ✓ október 1. – Megalakul az amerikai űrkutatási hivatal, a NASA.
- ✓ október 16. – A csehszlovák nemzetgyűlés elfogadja a második öt éves tervről szóló törvényt.
- ✓ október 28. – A konklavé pápává választja Angelo Giuseppe Roncalli velencei pátriárkát, XXIII. János néven.
- ✓ november 10. – Nyikita Hruscsov bejelenti, hogy a Szovjetunió fel kívánja mondani a Berlin státuszáról szóló négyhatalmi megállapodást. (A tervet a nyugati hatalmak december 31-én elutasítják!)
- ✓ november 28. – Az Egyesült Államok felbocsátja az első teljes hatótávolságú interkontinentális ballisztikus rakétát
- ✓ december 2. – Kivégzik az érmihályfalvi csoport perében halálra ítélt Sass Kálmánt és Hollós Istvánt.
- ✓ december 20. – Lengyelországban a szejm törvényt fogad el a munkás-önigazgatásról.

#### Határozatlan dátumú események

- ✓ február – Az első sztrájk Jugoszláviában 1945 óta. (4 ezer bányász béremelést követel.)
- ✓ az év folyamán – Két évtizedes hányódás után tavasszal felavatják Báthory István (1533-1586) erdélyi fejedelem és lengyel király kőszobrát Zuglóban.

#### 1958 a zenében

- ✓ John Lennon megalakítja a The Quarrymen együttest
- ✓ Elvis Presley: Don't
- ✓ The Coasters: Yakety Yak
- ✓ The Champs: Tequila
- ✓ The Silhouettes: Get a Job
- ✓ David Seville: The Witch Doctor
- ✓ Sheb Wooley: The Purple People Eater
- ✓ Conway Twitty: It's Only Make Believe
- ✓ The Everly Brothers: All I Have to Do Is Dream
- ✓ The Elegants: Little Star
- ✓ Danny & The Juniors: At the Hop
- ✓ Chuck Berry: Johnny B. Goode

#### Határozott dátumú események

- ✓ március 4.–május 9. – Sakkvilágbajnoki visszavágó párosmérkőzés Moszkvában Mihail Botvinnik és Vaszilij Szmiszlov között, amelyen Botvinnik visszaszerzi világbajnoki címét.
- ✓ június 13.–június 29. – Svédországi labdarúgó-világbajnokság, amelyen Brazília csapata nyeri el a világbajnoki címet. Mi a 10.-ek lettünk.
- ✓ augusztus 15–17. kajak-kenu világbajnokság (Prága)
- ✓ augusztus 31.–szeptember 6. – Úszó-, műugró- és vízilabda-Európa-bajnokság Budapesten.

#### Határozatlan dátumú események

- ✓ Mike Hawthorn nyeri a Formula–1-es világbajnokságot a Ferrarival.
- ✓ Birkózó-világbajnokság Budapesten. (A magyar csapat egyetlen aranyérmét Polyák Imre nyeri.)
- ✓ Ejtőernyős-világbajnokság Pozsonyban. (A magyar csapat 1000 méteres csoportos célbaugrásban megszerzi a sportág első magyar világbajnoki aranyérmét.)
- ✓ Öttusa-világbajnokság Hershey-ben. (Balczó András egyéniben ezüstérmét nyer.)
- ✓ Súlyemelő-világ- és Európa-bajnokság Varsóban. (A magyar csapat egyetlen érmét nyerő Földi Imre bronzérmes.)
- ✓ Vívó-világbajnokság Budapesten. (Kárpáti Rudolf, a magyar női törccsapat és a magyar férfi párbajtőrccsapat aranyérmét nyer.)
- ✓ Evezős-Európa-bajnokság Máconban.
- ✓ Kajak–kenu Európa-bajnokság Duisburgban. (A magyar csapat hét aranyérmét nyer.)
- ✓ Női kosárlabda-Európa-bajnokság Lengyelországban, melyet a bolgár csapat nyer.
- ✓ Sportlövő-Európa-bajnokság Milánóban. (A magyar csapat három aranyérmét nyer.)
- ✓ A Vasas labdarúgócsapata a BEK-ben eljut a legjobb négy közé, és úgy esik ki, hogy a Népstadionban 109 ezer ember előtt 2:0-ra legyőzi a Real Madridot. Ez mindmáig magyar rekord a legrangosabb európai labdarúgó kupában.
- ✓ Az MTK nyeri az NB I-et. Ez a klub 18. bajnoki címe.

„Az álmok elhalványodnak.

A valóság sosem.”<sup>204</sup>

Csúnya hírrel indul Ózdon az 1958-as év, különösebb indoklás, nincs. Talán ez a vezetőségválasztásoknak már itteni előzetese?

182

„Hallottuk...

Ózdon még mindig nagyon sok a hiba. A növendékek már el vannak keseredve az indokolatlanul kevés repülés miatt. A repülőtér-parancsnok pedig „fúrás”-nak tart minden bírálatot. A klubon belül a parancsolgatásnak nincsen helye!!! Hallottuk, hogy a repülési osztály még januárban kivizsgálja az ózdi repülés elmaradásának okait.”<sup>205</sup>

Modellezői hírek

## Az 1957. év összesített versenyeredménye

### A MEGYÉK KÖZÜTTI PONTVERSENY

Budapest	15.326,8 pont	10. Békés m.	799,3 pont
1. Csongrád m.	1.838 pont	11. Nógrád m.	617,2 pont
2. Szabolcs m.	1.624,5 pont	12. Heves m.	454,5 pont
3. Sopron m.	1.518,9 pont	13. Bács-Kiskun m.	402 pont
4. Borsod m.	1.343,9 pont	14. Vas m.	374,7 pont
5. Baranya m.	1.261,7 pont	15. Somogy m.	320 pont
6. Fejér m.	1.120,7 pont	16. Zala m.	280,3 pont
7. Pest m.	952,1 pont	17. Komárom m.	230,3 pont
8. Hajdú-B. m.	907,9 pont	18. Veszprém m.	127,6 pont
9. Szolnok m.	851 pont	19. Tolna m.	17,6 pont

### SZAKOSZTÁLYOK ÉS KÖRÖK EREDMÉNYE

1. 01—01 Bp. Dózsa	4.263,2 pont
2. 01—02 Bp. MÁVAG	3.235,9 pont
3. 01—03 Bp. MÁV	3.048,5 pont
4. 08—01 Soproni Petőfi	1.518,9 pont
5. 06—01 Szegedi Közp. M.	1.363,4 pont
6. 02—02 Pécsi Urán	1.064,6 pont
7. 01—16 M. Ü. M. I. sz. tanint.	991,8 pont
8. 07—01 Székesfehérvári Közp. M.	886,3 pont
9. 15—01 Nyíregyháza Közp. M.	817,9 pont
10. 01—06 Magyar Pamutipar	784 pont
11. 13—10 Felsőgödi Kult. otth. mod. köre	711,5 pont
12. 09—01 Debreceni Közp. M.	697,9 pont
13. 07—04 Beloiannisz gyár	682,9 pont
14. 01—36 XVIII. ker. Kossuth mod. kör	586,2 pont
15. 05—02 Miskolci Tanintézet mod. köre	493,7 pont
16. 16—01 Szolnoki Közp. M.	483,2 pont
17. 15—08 Tornyospálcai ált. isk. mod. köre	458,3 pont
18. 18—08 Szombathelyi rep. kl.	374,7 pont
19. 05—01 Ózdi rep. kl.	363,8 pont
20. 04—04 Orosházi Táncsics gimn. mod. köre	338,7 pont

„Az 1958-as kiképzési év előtt.

<sup>204</sup> Stephen King

<sup>205</sup> Repülés 1958 (11. évfolyam, 1-12. szám) 1958-01-01 / 1. szám

*Hosszú téli szünet után repülőklubjaink március elején megkezdik a gyakorlati repülő-kiképzést. Szükségesnek tartottuk az 1957-es év eredményeivel és hibáival foglalkozni, hogy ezek ismeretében alakítsuk ki az új kiképzési évet.*

*A tavalyi év eredményei az előző évekhez viszonyítva nemcsak számszerűen, hanem minőségben is javultak. Csökkent az egy vizsgára eső felszállási szám, kedvezőbb a gépkihasználás. Az egy távrepülésre eső távolság átlaga 96 km-ről 117,5 km-re növekedett. Az eredmények mellett azonban hibák is voltak, mégpedig az elméleti kiképzés rendszertelensége, a feladatok ötletszerű kitűzése és a géptörések viszonylag nagy száma.*

*Az új kiképzési év feladatul állítja klubjaink elé a repülés biztonságos, gazdaságos megszervezését és végrehajtását, a kiképzés minőségének további emelését. A biztonság növelésének és a minőség javításának első feltétele a jó elméleti alap. Több gondot kell fordítani az elméleti kiképzésre és annak színvonalát fokozatosan emelni kell. Az alapfokú kiképzés klubjaink nagy részében megfelelő. A középfokú, de különösen a teljesítményrepülés elméleti kiképzése még nem felel meg a követelményeknek. A vizsgáztatások sem a kellő szigorral történtek.*

*A gyakorlati kiképzésben az 1957. évben elért eredmények minőségi javítását, a kiképzés gazdaságosabbá tételét és a géptörések számának leszorítását tűzték ki feladatul. Ez a következők szem előtt tartásával érhető el.*

*A repülőklub kiképzés vezetője a növendékek csoportbeosztását úgy készítse el, hogy egy-egy csoporttal az egész kiképzési évben ugyanaz az oktató foglalkozzon. A repülőüzem megkezdése előtt minden oktatóval és segédoktatóval a kiképzésvezető ellenőrző repülést hajtasson végre. Az ellenőrző repülés azért fontos, mert a növendék az oktatótól tanul repülni, tehát a növendék is úgy repül majd, mint az oktató. Ezután az oktatók egyedül repülő növendékeiket ellenőrizték. Az ellenőrző repülések ne legyenek formálisak, céljuk az oktatás és a növendék biztonságos repülésének megállapítása.*

*A kiképzés biztonságát és eredményességét nagyban elősegíti a jó előkészítés. A növendékekkel történő foglalkozással, a feladatra való jó előkészítéssel érhető el, hogy a növendékek kevesebb felszállással, biztonságosabban érik el az egyes vizsgafokozatokat. A foglalkozás nevelés legyen, ennek keretében kell a növendékekkel a repülést megszerettetni és a csoporton belül a repülőfegyelmet megszilárdítani.*

*A repülés elengedhetetlen feltétele a fegyelem. Az oktatók a kiadott kiképzési utasításokat tartásuk és tartassák be, ez alól ne legyenek kivételezettek a teljesítményrepülők sem. A fegyelem ellen vétőkkel szemben szigorúan, de emberségesen járjanak el. A repülőtéri fegyelmet már az első üzemnapon kell megteremtteni. Ez sok munkát és türelmet igényel, különösen a kezdő növendékeknél, akik még nem ismerik a repülőter rendjét és a szabályzatokat.*

*Mind a kezdő, mind a teljesítményrepülők kiképzése az eddiginél célszerűbb legyen. Nem engedhető meg, hogy kezdő kiképzést folytassanak olyan időben, amelyben a kezdő repülő át sem veheti a gép vezetését, hanem csak az oktató repül, vagy teljesítményrepülőket vontassanak teljesen zárt felhőzetű termikmentes időben. Az ilyen felszállásoknak nincsen semmi célja, csak a felszállások számát, a motor-üzemórát növelik, és az üzemanyagot fogyasztják eredmény nélkül.*

*A teljesítményrepülésnél se legyen egyetlen egy hasztalan felszállás sem. A repülőgépvezetőket minden esetben meghatározott feladattal kell repülésre indítani, ne legyen levegőben „eltöltött” óra, vagy az úgynevezett „elvitte a szél” távrepülés. Előtérbe kell helyezni a céltávrepüléseket. A feladatok megadásánál pontosan határozzuk meg a célrepülőteret vagy leszállóhelyet. A teljesítményrepülőket versenyzőkké kell nevelni!*

*Teljesítményrepülésnél nyílik legtágabb tere a takarékoságnak, ha élnek a sportszabályzat adta lehetőségekkel. Fel kell hagyni az eddigi, már hagyományossá vált 100–150–200 km-es egyenes vonalú távrepülésekkel és helyette ugyanilyen távolságban háromszögrepüléseket kell végrehajtatni. Háromszög, vagy hurokrepülések esetén, ha a feladat nem hajtható végre, és valahol az útvonalon kell lesz állni, a gép jóval közelebb van a kiindulási repülőtérhez, mint ugyanilyen távolságú távrepülés esetén. Ez a gép visszaszállítási költségeit nagymértékben csökkenti. Az ezüstkoszorúhoz szükséges 50 km-es távrepülést is lehet háromszögpályán repülni.*

*A takarékosághoz tartozik még a repülőgépek, az indítóeszközök és a repülőtér karbantartása. Csak a műszaki előírásoknak megfelelő gépet és indítóeszközt használjanak. A legkisebb hibát is azonnal javítsák ki, mert ezzel megelőzik az idő előtti elhasználódást. Repülőüzem előtt különösen a kora tavaszi időkben, vegyék figyelembe a repülőtér talajának állapotát és mérlegeljék, hogy a tervezett repülőüzem a repülőtér talajában, a repülőgépekben és egyéb eszközökben nem tesz-e több kárt, mint amennyi eredménnyel a repülőüzem jár.*

*Kérjük repülőklubjainkat, hogy az 1958-as kiképzést az elmondottak figyelembevételével hajtsák végre. Így decemberben majd jó eredményekről számolhatunk be.*

*Studzeni József<sup>206</sup>*

Elgondolkodtató és sokatmondó cikk a következő. Ezzel bizony Ózdon – Bánrévén is jó ideje küszködnek – és még sok helyen...

### *„ AZ EJTŐERNYŐS SZAKOSZTÁLYOKRÓL*

*Az országban folynak a repülőklubok vezetőségválasztó taggyűlései. Ez mindannyiunk számára elsőrendű politikai feladat. Nem mindegy, hogy kik, hogyan vezetik a repülőmunkát, s hogyan alakul egy klub belső élete. Az eddigi tapasztalatok azt mutatják, hogy a repülőklubok belső életére helyes volt alapos előkészítő munkát fordítani.*

*Ennek kapcsán, őszintén szólni kell az ejtőernyős és a vitorlázó szakosztályok viszonyáról. Eddig – s talán egyebét helyen még egy ideig – az ejtőernyősök, különválasztva magukat a klubtól, beszéltek munkájukról Helyesebben, kategorikusan elválasztották magukat és szembefordultak a repülőklubokkal. Ez súlyos öröksége a repülősporton belüli szakági sovinizmusnak, s egymás munkája lenézésének. Ez a káros helyzet jónéhány évig tépázta a szövetség egységét. S most minden vitorlázórepülő és ejtőernyős tegye a szívére a kezét és vallja be sa-*

<sup>206</sup> Repülés 1958 (11. évfolyam, 1-12. szám) 1958-03-01 / 3. szám

*ját magának, hogy ezzel nagyot vétett szövetségünk ellen. Mert a bevallásnak, ha nem is egyének teszik ezt – és főleg nem hangosan –, már látható jelei vannak. Mik ezek a jelek?*

*Vissza kell tekintenünk a múltba. Még nem is egy esztendeje, hogy felvetődött a külön, önálló ejtőernyős klubok megalakítása, ahol kizárólag az ejtőernyőzéssel foglalkoznak. Ez a törekvés abból eredt, hogy egyes klubok vezetői már régen „sajnálják” a benzint az ejtőernyősöktől – mondván, hogy akkor kevesebbet csörölhetnek és vontathatnak. Másrészt viszont „a mennybéli” sem tudta kielégíteni az ejtőernyősök igényeit. Ezen felül az ejtőernyősök hajlottak a „vagányságra”, s nem egyszer meggondolatlan kalandokba sodortatták magukat.*

*A vezetőségválasztó taggyűléseket előkészítő munka során, és a taggyűléseken is már biztató jelek mutatkoznak, amelyek arra engednek következtetni, hogy a kényszerű kutya-macska barátság helyeit elvi alapokon nyugvó egységes szövetségi és klubpolitikai szemlélet van kialakulóban. Éppen a vezetőségi ülések munkabeszámolói mutatnak rá, hogy az ejtőernyős szakosztályok már nem a klubok „törvényenkívüli” gyermekei. A Magyar Honvédelmi Sportszövetség féléves fennállása alatt sikerült e káros helyzet alapjait felszámolni. Ma már kevés olyan repülőklub van, mint az ITRK, ahol semmitől sem riadnak vissza a repülők és az ejtőernyősök, hogy egymás orra alá borsot törjenek. A kluboktól való elszakadás hullámai is megállnak. Éppen ezért nem helyes, hogy a Beloiannisz Repülő Klub volt ejtőernyőseinek egy csoportja önálló ejtőernyős klubot alakított. Ez a lépés indokolatlan volt, mert az ejtőernyőzés feltételeit kizárólag csak a repülőklubok tudják biztosítani. Természetesen más a helyzet ott, ahol nincsenek repülőklubok, de az ejtőernyős sportnak régi hagyományai vannak, és a fiatal-ság az ejtőernyőzést szinte a saját erejéből tartja fent, s nagyobb anyagi áldozatokat hoz, mint ahol repülőklubok vannak.*

*Nincs ilyen irányú törekvés pl. a Postás és az Előre, a vidékiek közül a székesfehérvári és a diósgyőri klubokban. Mégis jól megy a munka, s az ejtőernyősök a klub egyenrangú növendékeinek érzik magukat és részt vesznek minden olyan munkában, ami a klub javára és becsületére szolgál. Megértették, hogy a repülőklubok csakis ezúton válhatnak még egységesebbé.*

*A megyei elnökségek körültekintő munkával segítik a repülőklubok szakosztályainak jó együttműködését. Pl. a diósgyőri ejtőernyős torony építésében a Borsod megyei elnök kezdeményezésére a klub minden szakosztálya egységesen vállalt munkát. Salgótarjánban a repülőklub vezető és a megyei elnök együtt oldják meg az ejtőernyősök téli terem edzését.*

*Eljött az ideje a helytelen és felette káros szakosztályi torzsalkodás felszámolásának. Ma már minden szakosztályvezető és a szakosztályok tagjai is látják, hogy az ügy rendezése hasznára van szövetségünknek. A klubokban mindinkább háttérbe szorul az a hang, hogy „mi repülők, s mi ejtőernyősök”, és nem repülősökről, valamint ejtőernyősökről, hanem jól együttműködő szakosztályokról lesz szó.*

*Becsületére váljék, aki ezen munkálkodik.”<sup>207</sup>*

„ Hallottuk,

<sup>207</sup> Repülés 1958 (11. évfolyam, 1-12. szám) 1958-02-01 / 2. szám

... hogy készül a repülőklubok új működési szabályzata, amely pontosan meghatározza a klubok helyzetét és működését. Az új működési szabályzat az MHS általános alapszabályéból indul ki, amely teljes mértékben jóváhagyja a jól bevált társadalmi vezetést és a klubok önállóságát.

... hogy rövidesen kiadják a repülés és az ejtőernyő ugrás megkezdésének feltételeiről szóló utasítást. Ennek megfelelően: minden társadalmi ejtőernyős és vitorlázó oktatót le kell vizsgáztatni. A növendékeknek pedig kiképzési fokuknak megfelelően elméleti vizsgákkal kell felkészülésüket a gyakorlati repülésre és az ejtőernyő ugrásra bizonyítani.”<sup>208</sup>

Ózdi hír, hogy még mindig építik a Po-2-es gépüket, de már nem „torzsalkodnak”... Aztán jobban átgondolva, valami nem *stimmel*...

„ Az ózdiak szép tervekkel indulnak az 1958-as kiképzési évben. Az áldatlan torzsalkodások végre megszűntek és a növendékek teljes szívvel dolgoznak a mulasztások pótlásán. Az elméleti anyagból már vizsgázni is tudnak. Ugyanakkor a repülőtéren folyik a műszaki munka. Már a második PO 2-es repülőgépet építik újjá. Az a tervük, hogy ebben az évben a legjobbak közé küzdik fel magukat.”<sup>209</sup>

„ ... Már a második PO 2-es repülőgépet építik újjá...” Nos, ez az! Felújították a HA-PAC jelűt, ezt azonban ismét elvették a klubból (Lásd korábban a *Bücker-Jungmann*!), most ezt meg az MHS „*einstandolta*”.

A korábbi tapasztalatok alapján azért aztán most már sokkal óvatosabbak. A sok munkával épített gépekkel nem volt szerencsénk, ezért az előzőekhez képest jobb feltételeket kérnek. A roncsot a honvédségi raktárból új szárnyakat, motort és még egy csomó egyéb dolgot is sikerült kialakítani! Ismét felújítás tehát. Az eredmény, kaptak ismét egy roncsot, amelyből szívós, kitartó munkával megépül a HA-POG. Ez aztán repül majd „*éjjel-nappal*”, vontat, ejtőernyősöket ugrat, tartósan itt maradt és megszolgáltatta azt, hogy rendbe tették és gondozták.

A HA – PAC-ról és a HA – POG-ról néhány gondolat, a következő emlékezés szerint természetesen bennük volt a „*tüske*” a korábbi gépek elvitele miatt...

„ Időközben Borsodi István is megszerezte a motoros repülő engedélyét, így Sárszegi Mihállyal együtt – aki a repülőtéren lakott a családjával – használták a gépet. Nagyon jó volt, mert így soha nem volt vontatópilóta hiány. A gép lajstromjele: HA – PAC volt, sok esetben már mi adtunk kölcsön, főleg, ha országos verseny volt, legtöbbször pilótával együtt. Több esetben az ejtőernyősök is igényelték és ugrottak belőle. Ilyenkor a faluból mindig voltak nézők, nekik ez látványos volt.

<sup>208</sup> Repülés 1958 (11. évfolyam, 1-12. szám) 1958-02-01 / 2. szám

<sup>209</sup> Repülés 1958 (11. évfolyam, 1-12. szám) 1958-03-01 / 3. szám

*Ebben az időben a központ rendelkezett a repülőgépek felett, főleg a motoros gépeket irányítottak mindig oda, ahova kellett. Egyik alkalommal jöttek érte és elvittek. Nemsokára megint felajánlottak egy PO-2-est, amit szinten teherautóval hoztunk le Bánrévére.*

*Ekkor megegyeztünk, hogy csak úgy csináljuk meg, ha ez végleg itt marad. Ehhez még külön egy új motort is adtak. Ez is hamarosan elkészült.*

*Berepülték, minden rendben volt, erre is megkaptuk a használati jogot. De volt egy kis probléma, amit a berepülés után vettünk észre: Az egyik futókerék nem volt bebiztosítva. Ugyanis a PO-2-nél a futókerék csak egy sima csőcsompra van rátéve, és a kiálló részen van egy keskeny gyűrű és egy furaton keresztül kb. 5 mm-es sasszeggel van biztosítva, Ez az egyik keréknél valahogyan lemaradt. Szerencsére sem a földön, sem a levegőben nem esett le a kerek, és ha leszállásnál leesik a kerek, komoly baj lehetett volna belőle. Utána pótoltuk a hiányt, de erről többet nem beszéltünk! A gép HA – POG lajstrom névvel repült és a repülőtér megszűnéséig volt Bánrévén.”<sup>210</sup>*

Akkor ez a második a HA-POG is elkészül 1958-ban, mert lesznek róla már vontatásos hírek. A „társadalmi munka” kategóriát akkor nagyon szabadon értelmezte az MHS is, pedig az Ózdiak, Bánréveiek nagyon sokat dolgoztak a motoros gépeken, ráadásul a környező üzemek is rengeteg támogatást adtak ehhez. Csodálom, hogy a két elvitt motoros gép ellenére hozzáfogtak a harmadikhoz is...

Po-2, HA-PAC<sup>211</sup>



Po-2, HA-POG<sup>212</sup>



<sup>210</sup> Básti József visszaemlékezése

<sup>211</sup> Polikarpov Po-2; Altípus: Polikarpov Po-2 Pacsirta; Oldalszám: 79; Gyári szám: 42079; Gyártó ország: Szovjetunió; Üzemeltetés jellege: Katonai; Üzemeltetés kezdete: 1953; Üzemeltetés vége: 1954; Polgári üzemeltetés kezdete: 1954; Üzemeltetés vége: 1968; Megszűnés oka: Összetört; (Avia-Info)

<sup>212</sup> Polikarpov Po-2; Altípus: Polikarpov CSS-13; Oldalszám: 46; Gyári szám: 0446; Gyártó ország: Lengyelország; Üzemeltetés jellege: Katonai; Üzemeltetés kezdete: 1954; Üzemeltetés vége: 1956; Megszűnés oka: Kivonták; Polgári üzemeltetés kezdete: 1958; (Avia-Info)



*Komoly erőfeszítéseket tettünk, hogy az 1957-es évben erősen elhasznált technikai eszközeinket a repülési időszak megkezdésére üzemképes állapotba hozzuk. Ebből a munkából javító-műhelyünk mellett jó részt vállaltak repülőtéri műszaki dolgozóink, oktatóink és klubjaink tagsága.*

*Első ízben készítettünk komoly alapokon nyugvó 5 éves távlati tervet, amely elősegíti munkánk tervszerűségét, az előrelátást és kiküszöböli azt, ami munkánkat eddig jellemezte, hogy csak a mának éljünk, nem törődve a holnappal.*

*Függetlenített funkcionáriusaink egy része, megértve a szövetség célkitűzéseit, előadások megtartásával bekapcsolódott az előadásos propagandamunkába. Részt vettek a járási, városi kerületi küldöttértekezleteken, a klub és alapszervi taggyűléseken segítették azok munkáját.*

*Elvégeztük az oktatók elméleti és gyakorlati vizsgáztatását. Kidolgoztuk a repülés és modellezés 1958. évi programját. A repülés, ejtőernyőzés és a modellezés terén megkezdődött a felkészülés az 1958. évi bajnokságokra.*

*Az eredmények mellett azonban még számos olyan hiba van, amely fékezi az előrehaladást, és amelynek megszüntetése az országos konferencia utáni időre esik. Sőt egynémelyiké az elkövetkezendő évek feladata lesz.*

*Helytelen lenne egészséges fejlődésként feltüntetni pl., hogy az 1957-es évben, figyelmen kívül hagyva az ország gazdasági helyzetét és a szövetség technikai erejét, nagymértékben növeltük a repülőklubok és repülőterek számát, ami nem állt arányban műszaki adottságainkkal. Kisebbségi repülőcsoportok nélkül, hogy megvizsgálták volna a klubalakítás politikai és gazdasági előfeltételeit, létrehoztak repülőklubot, repülőteret és most súlyos fenntartási gondokkal küzdenek. Ezeken a megfontolás nélkül létrehozott repülőtereken egy-egy felszállás nem egy esetben ötszöröse vagy tízszerese kerül, mint a jól megalapozott repülőtereken. Nem beszélve arról, hogy korlátok közé szorított technikai adottságunkat annyira szétapróztuk, hogy már a jól megalapozott politikai és gazdasági bázissal rendelkező repülőklubok és repülőterek műszaki ellátása is nehézségekbe ütközik. Meggondolandó, hogy a munkások és parasztok által előteremtett forintokat, amelyet állami támogatásként kapunk, az amúgy is költséges repülősportnál nem volna-e célszerűbb a gazdaságosság figyelembevételével felhasználni.*

*Habár az első lépéseket megtettük, hogy a kiképzési és sportmunkánkat politikai tartalommal is segítsük, még hosszú, szívós munkát kell végeznünk ahhoz, hogy sikeres harcot folytathassunk a „politikamentes” repülés hirdetőivel szemben. Elsősorban oktatóinknak kell leszámolni e gondolattal, s ha már az ifjúság nevelését rájuk bízuk, nekik kell elsősorban tényleges nevelőivé válni a növendékeknek, mert minden fiatal felnéz az oktatójára, példaképének tekintti, elismeri tudását. Magatartásával, állásfoglalásával az oktató tudja legjobban formálni az ifjúság gondolkodásmódját, amelyet az ellenforradalom erősen megzavart. Az ellenforradalomból leszűrt tapasztalatok azt mutatták, hogy éppen azok csapódtak át legkönnyebben, leg hamarabb az ellenforradalom oldalára, akik lehangosabban hirdették a politikamentességet és igen aktívan politizáltak az ellenforradalom célkitűzései mellett.*

*Ejtőernyős szakágunkban a nevelőmunka elégtelenségén felül is jelentős tennivalónk van. Igaz, hogy ugrani megtanítottuk az ifjúság százait, de az ejtőernyős kiképzést nem kötöttük össze a többi honvédelmi sportággal, nem sajátítottuk el ejtőernyőseinkkel a honvédelmi*

*alapismereteket, a kézi fegyverek használatát, a terepen való mozgást. Igaz, hogy évente egy alkalommal rendeztünk ejtőernyős járőrversenyt, de ezen is csak kevesen vettek részt és főleg a fiatalok. Az oktatók lealázónak tartották maguk részéről az ilyen módon való részvételt. Nem csoda, hogy az elmúlt évek versenyein ejtőernyőseink erőnléte, állókészsége volt akadály a nagyobb eredmények elérésének.*

*Hiába hangsúlyoztuk azt az elmúlt időszakban, hogy a klubok eredményes munkáját nem az határozza meg egyedül, hogy hány felszállást végeztek, hány óra repült idővel, vagy ejtőernyőzésnél a leugrások száma, hanem az, hogy a klubok az összes szakágaival (repülés, modellezés, ejtőernyőzés) hogyan foglalkoznak, milyen a klubok politikai arculata, fegyelmi helyzete, az általános honvédelemmel való foglalkozása és kiképzési eredménye. Ezt a munka értékelésnél figyelembe vesszük majd és egyáltalán nem biztos az, hogy az a klub kerül az élre, amelyik a legtöbb felszállást, vagy repült időt teljesítette.*

*Az elmúlt évben a repülési fegyelem erősen meglazult. Ezen a téren ebben az évben alapvető változást kell elérni. A legszigorúbban járunk el minden esetben a fegyelem megsértőivel szemben, még akkor is, ha a fegyelmeztelenségből közvetlen repülőesemény nem is következett be. Alapossá kell tenni a repülések, ejtőernyős ugrások előkészítését, a feladatok végrehajtása előtt ellenőrizni kell a felkészülést.*

*A repülés, ejtőernyőzés és a modellezés a Magyar Honvédelmi Sportszövetség szerves része, eszköze az ifjúság nevelésének. Az országos konferencia nemcsak adminisztratív módon kívánja lezárni az egyesülést, hanem valóban gyakorlatilag is meg kívánja oldani a szövetség összes szakágának együttműködését, hogy a jövőben egymást kiegészítve, segítve fel tudjuk készíteni ifjúságunkat hazánk védelmére.*

*Réti Antal az MHS országos elnökhelyettese*<sup>213</sup>

Itt csak említjük, az *ejtőernyős fejezetben* majd részletesen is írunk róla, hiszen ezen gyakorolnak majd az Ózd – bánrévei ejtőernyősök is, azaz megnyílik a diósgyőri ugrótorony.

*„ Április 27-én, Miskolcon bensőséges ünnepség keretében avatták fel a város, egyben az ország első korszerű ugrótoronyát... ”*<sup>214</sup>

*„ Április 19 – 20-án zajlott le szövetségünk IV. konferenciája. Az ünnepi külsőségek még jobban kihangsúlyozták a küldöttek, a résztvevő társadalmi aktívák buzgó szeretetét az ügy iránt, – amelyért immár tíz esztendeje becsülettel küzdenek.*

*A konferencia jelentős állomása volt a hazánkban folyó honvédelmi tömegmunkának, mert a két szervezetből létrejött – Magyar Honvédelmi Sportszövetség új alapokról indulva szélesíti*

<sup>213</sup> Repülés 1958 (11. évfolyam, 1-12. szám) 1958-04-01 / 4. szám

<sup>214</sup> Repülés 1958 (11. évfolyam, 1-12. szám) 1958-05-01 / 5. szám

tömegbázisát, és megismerteti dolgozóinkkal, elsősorban a bevonulás előtt állókkal a haza megvédésének gondolatát, s erre a megfelelő sportágak segítségével elő is készíti...”<sup>215</sup>

Aztán egy hír. A már 8 éve repülő és a kétkormányos kiképzés alapgépének tekinthető Koma iskolagépnek elkészült a fémépítésű változata.<sup>216</sup>



**Simon László**

„...Ekkor ismerkedtem meg a közelben lakó Básti Józseffel is, aki a bánrévei repülőtéren volt oktató. Egyénisége, elbeszélései felkeltették az érdeklődésemet, s addig jártunk a barátommal a nyakára, amíg 1958 nyarán végre kivitt a repülőtérrre. Ott ragadtam. Egész nyáron kijárogattunk. Ha kellett valamiféle segéderő - hangársőprésre, vízhordásra, gépápolásra - mindig kéznél voltunk. Jutalmul az év utolsó üzemnapján a Komával elvittek egy iskola-körre. És innen már nem volt visszaút!...”<sup>217</sup>

„... Ózdon, az utcánk elején lakott Básti József repülőoktató és 1958-ban az ő inspirálására mentünk ki Bánrévére Gyetvai Misi barátommal „géptologató”-nak. Később sokat oktatott, sokat repültem vele...”<sup>218</sup>

Az *Iffúság-B* gépet aztán igen jól kihasználta a klub. Repülték csörlésből, vontatásból. A műrepülés is gyakorlásra került vele. Egyetlen gondja a tömege volt, a csörlőnek csak az egyik dobján volt olyan kötél, amely elbírtta. A *Góbék* beérkezéséig a kétkormányos kiképzés gépe is ez volt a bánrévei repülőtéren.

Az 1958 egy kis epizódja, de mind az „öregeknek”, mind a fiataloknak felejthetetlen. Az ózdi cserkészrepülők egyik első oktatóját – *Mohos Feri bácsit* – *Básti József* megrepülteti az *Iffúság-B*-n, a repülőtér és Ózd környezetében. Ebből az emlékezésből aztán az is kiderül, hogy a *HA-PAC* jelű *Po-2*-es motoros gép megfelelő minőségben elkészült és a *bánrévei repülőtéren* már használatban is van, vagy ez már a *HA-POG*, mert az előbbit megint elvették a klubtól?

Az emlékezők szerint a *HA-PAC* csak néhány hónapot volt itt használatban, mind *Sárszegi Mihály*, mind *Borsodi István* repülte. Mindkettőjüknek megvolt a szakszolgálati engedélye.

Ilyen módon tehát ez a gép nagyjából nyár végéig lehetett itt.

<sup>215</sup> Repülés 1958 (11. évfolyam, 1-12. szám) 1958-05-01 / 5. szám

<sup>216</sup> Repülés, 1958 (11. évfolyam, 1-12. szám) 1958-05-01 / 5. szám

<sup>217</sup> Simon László visszaemlékezései

<sup>218</sup> Simon László visszaemlékezése

„Borsodi húzott fel a Po-2-vel. Úgy emlékszem, hogy Bánszállás fölött oldottam le egy jó emelésben. Itt felemelkedve a kohászat fölé mentünk, ahol 2600 m-re tudtunk feljutni. Életemben még ilyen boldog embert nem láttam, úgy tudott örülni, hogy Ózdot főnről láthatja. Majd a környező falukat végigjárva, újra visszajöttünk a gyár fölé, és újból felemelkedve visszasiklottunk Bánréve fölé. Ekkor már közel egy órája voltunk a levegőben. Feri bátyám – mondtam – csinálunk egy bukfencet meg egy dugót! Á, majd legközelebb – mondta, de a hangjában a kíváncsiságot éreztem. Így aztán kezdtem gyorsítani a gépet és finoman a hátára tettem. Egy bukfenc – mondom – közben a gép már megint 160 km/óra sebességnél volt, így még egyet csináltam, majd egy pördült dugóhúzó. Féklapot nyitottam és a hangár előtt le szálltunk. Az igazi öröm csak most jelent meg az arcán, hogy újra a földön vagyunk. Ölegett és a kezemet szorongatta, majd azt mondta: Sose hittem volna, hogy vitorlázó géppel még műrepülni is fogok! Csak attól félt, hogy műrepülés közben nem felejttem-e el újra vízszintes helyzetbe hozni a gépet...”<sup>219</sup>

Hát, igen! Feri bácsi, a cserkészrepülő kiváló oktatója, a Zöglinges ugrások és siklások nagymestere, akinek legjobb gépe talán a *Hols' der Teufel* volt és ő alig emelkedett a környező dombok magassága felé, persze csak akkor, ha nagyon jó szél fújt...

Gondolom szárnyaltak a valamikori cserkészrepülések színhelyei felett is a szentsimoni cserkészrepülőtér, a Szenna, Ráctag, Bolyok, Kőalja, Center, Sajópüspöki...

Ez a repülés Mohos Feri bácsi számára a mesék világa lehetett, egy negyed évszázaddal az ózdi cserkészrepülő kezdetek után...

1958-ban sok egyéb dolog is történik az országban. Az esztergomi, valamikori *Aero Ever*, majd *Sportárutermelő Vállalat*, majd *Labor Műszeripari Művek Esztergomi Repülőgépgyára*, most éppen a *Pestvidéki Gépgyárba* „sorol” be. Érthetetlen módon megszüntetik az *Alagi Központi Kísérleti Üzemet*. Csoda-e, hogy ezek után a tehetséges Zsebő Ferenc csakhamar hátat fordít ennek az országnak?

Ezek után az 1958. májusban rendezett bánrévei teljesítménytáborról szólnak az emlékezők.

„Minden évben, – így 1958 májusában is – rendeztünk teljesítménytábort, amin 8-10 fő vett részt. Akkor már jól képzett repülősök voltak, sokat mentünk távra – Alag, Nyíregyháza, Szeged és még számos helyre. Így a meglevő teljesítménygépek kevésnek bizonyultak,<sup>220</sup> ezért Nyíregyházáról egy Meisét, Cinkét kértünk kölcsön. Igen jó német gép volt. Ezek a táborok nagyon hangulatosak, családiak voltak. Csak dél felé kezdtünk el repülni, amikor már a

<sup>219</sup> Básti József emlékei

<sup>220</sup> Józsi bácsi nagyon udvariasan fogalmazott, mert igazi teljesítménygép csak egy volt, a HA-4119-es Június 18! Mindezekhez ismételtelen elmondjuk, hogy a klubnak ezekhez a repüléseihez, Ifjúság-B, Pilis-D, Szellő és egy, azaz egy Június 18 gépe van csak.

*termikképződés beindult. Volt olyan hét, hogy Alagra négyszer is elmentem 110 km volt – ahonnét motoros gép húzott haza.*

*Az egyik nap a kedvezőtlen időjárás miatt nem mentünk távra, csak helyi repüléseket hajtottunk végre. A kohászat volt erre a legalkalmasabb, hiszen a gyár állandóan nyomta magából a meleget – termiket – amit jól ki tudtunk használni. Itt történt egy majdnem halállal végződő baleset, de úgy látszik a Gondviselés megóvott ettől.*

*A gyár fölött repültünk. Buris Jenő a Cinkével én pedig a Június 18-cal. A gyár mindig ontotta a termiket, így ha több órát akartunk repülni, ide jöttünk. Itt 2000 – 2500 méterre is könnyedén feljutottunk. Innen körbejárva a vidéket visszasiklottunk és újra tudtunk fölemelkedni.*

*Már pár órája repültünk, amikor Jenő mellém jött, megbillegtetette a gépét, intett, hogy megy leszállni. Visszaintettem, hogy tudomásul veszem, majd Bánréve irányában eltűnt a szeme elől. Én még elmentem Hangony fölé jó friss levegőt szívni. A gyár fölött jó és nagy emelések voltak – 3 – 8 m/másodperc – ám a felszálló meleggel a felszabadult gázok is feljöttek, ami kellemetlen volt. A gyár fölé visszaérve az órára nézve láttam, hogy már négy órája vagyok a levegőben, így én is elindultam a repülőtér felé. Féklapot nyitottam és a hangárhoz közel értem földet.*

*A gépből kiszállva láttam, hogy befejezték a repülést: Kérdésemre, hogy „Mi van meguntátok?” „Nézd meg a Cinkét!” – felelték.*

*A gép kb. 10 méterre állt, orral felém, de látták rajtam, hogy nem értem, miért kell közelebből megnéznem. Menj oda – mondta Borsodi – és ott nézd meg! A gép közelébe érve látom ám, hogy a gép oldalkormányja hiányzik és a vízszintes vezérsík fele a magassági kormányval együtt, összetörve lóg lefelé. Látva a gép sérülését el sem tudtam képzelni, hogy egyáltalán a leszállást épp bőrrel hogyan lehetett megúszni. Akkor mondták el részletesen a levegőben történt esetet, ami kis híján katasztrófához vezetett.*

*Koszticsák Attilát a Szellő<sup>221</sup> típusú vitorlázógéppel Borsodi István vontatta a Po-2<sup>222</sup> motoros géppel, termikrepülésre. A repülőtér légtérében, kb. 800 m magasan volt a vontatmány, amikor Buris Jenő Ózd irányából hasonló magasságban ért a légtérbe. A vontatott gép ekkor leoldott és körözni kezdett a meglévő termikben és emelkedett. A vontató gép a leoldás után 180 fokos fordulóval és meredek siklással hagyta el a vontatmányt. Jenő barátunk éppen a motoros géppel szemben repült és mindketten a leoldott gépet figyelték, így egymásról tudomást sem véve, Jenő csak az utolsó pillanatban, mégis csak meglátta a motoros gépet. Annyi ideje volt, hogy határozottan megnyomta a botkormányt, így elkerülte, hogy a forgó légsavár nem darabolta fel őt is meg a gépet is.*

*Ilyen durva kormánymozdulatnál a gép farka egy kissé felemelkedik és ez elég volt ahhoz, hogy a motoros gép két futókerekét összekötő tengely a függőleges vezérsíkot és az oldalkormányt letépje, de a törés hatására a magassági kormány is megsérüljön. De annyi maradt*

<sup>221</sup> Ez talán az utolsó itt megfordult Szellő lehetett HA-3266.

<sup>222</sup> Valószínűleg a klub által éppen ez évben – honvédségi roncsból – felújított HA-PAC.

belőle, hogy a gépet Jenő épségben le tudta hozni. Ha totálisan összeütköznek, mindketten áldozatai lettek volna az esetnek. Egyhangúan mondták: Van Isten!”<sup>223</sup>

Én is jól emlékszem már az ötvenes évek végén szerveződött táborokra. Itt már csak a nagyon jól képzettek kaptak lehetőséget. Emlékszem a *Cinke*re is.<sup>224</sup> Szép, elegáns gép volt,



abban az időben még a teljesítménye is megfelelő, világossárga festéssel. Mint olyan gép, amit mi gyerekként akkor még itt sohasem láttunk, azonnal mindenkinek a kedvence lett.

**Cinke leszállása**

**Cinke, HA-4155  
(Az Olimpia-Meise magyar  
gyártású változata)<sup>225</sup>**

A szerencsés balesetnek azonban természetesen következményei lettek! *Borsodi István* repülőtér parancsnok és *Buris Jenő* is letiltást kaptak.



Ekkor érkezett ide *Haas György*<sup>226</sup> repülőtér parancsnoknak, bár itt volt akkor *Sárszegi Mihály* is, mint motoros repülő és részben kiképzésvezető is. *Haas György* 1947 elejétől

<sup>223</sup> Básti József emlékei. (A balesetnek természetesen időleges letiltás az eredménye. Ekkor volt Haas György nagyjából egy évig a repülőtér parancsnoka. RZ)

<sup>224</sup> A gépet a németek az 1940-ben (Helsinki) rendezendő olimpia típusgépének szánták, miután 1938-ban az olimpiai bizottság felvette a vitorlázórepülést az olimpiai versenyszámok közé. Nem kis szerepe volt ebben Rotter Lajosnak, aki 1936-ban a Nemerével a híres céltávot megrepülte, Berlin és Kiel között. A háború után, 1953-1954-ben, a módosított változatú gépet a Sportárutermelő Vállalat „Cinke” néven építtette, egy sorozatban, amely 20 gépből állt. Ezekre már kerék is szerelésre került. Igazán kiváló gép volt. A típus különösen kitűnt időtartam repülésekben. 1941-ben Király István megdöntötte az addigi nemzeti rekordot, egy 29 óra 45 perces repülés során, a Hármashatárhegyen. Ezt a rekordot Méray-Horváth Róbert hamarosan megdöntötte, aki a Meise-vel, a Hármashatárhegy fölött, 33 óra 10 perc időtartamot repült. A típus kitűnt a magassági repülésekben is. Méray-Horváth 6030 m / 5778 m rekordot repült a Mátra hullámterében, 1944-ben. A háború után a Zsigmond Péter repült egy 31 órás időt a Hármashatárhegy felett. GLIDERS IN HUNGARY 1929-1945 - gliders-fega.fw.hu

<sup>225</sup> Simon archív

<sup>226</sup> Haas György Szentesen volt repülőtér parancsnok 1957 elejétől. Azon a nyáron ott is repülőnap volt, ahol ballonvadászat során, melyet három Fecskével, Gyulai Andor rep. százados, berepülő pilóta, Pálóczi Ferenc, a budaörsi repülőtér parancsnoka és Tóth József, MALÉV pilóta, a későbbi motoros műrepülő világbajnok hajtott végre. Ezen túl egyéni és kötelék műrepülést is végeztek a ballonvadászat előtt. „Baj a léggömb vadászattal kezdődött. Az egyik emelkedő piros lufit Tóth József elszalasztotta. A köröző gépek sorrendjében Pálóczi Ferenc következett, de Gyulai Andor egy alsó-hátsó helyzetből emelkedő, szűkített fordulóval elébe vágott. A szabálytalanul megelőzött, a Pálóczi vezette Fecske valósággal ledarálta Gyulai gépének farok részét és az 100-150 méter magasságból, akár egy kődarab zuhant a földre. Azt a zuhanást nem lehetett túlélni. A ballon vadászatnak szigo-

Szentesen repülőtér parancsnok. Az 1957 nyári, tragikus, szentesi repülőnap után, késő ősszel, Nyíregyházára kérte az áthelyezését. *Borsodi István* letiltása után került *Bánrévére*, 1958 nyarán. Ez után a kutatásaim szerint hozzávetőleg 1959 tavaszáig, kora nyárig volt itt, majd *Budapestre* helyezték. Utána ismét *Borsodi István* a *bánrévei repülőtér* parancsnoka.

1958 igen jó éve a klubnak a teljesítmények tekintetében, még, ha ezek szerények is. Ennek ellenére a klubnak több *ezüstkoszorút* is hoz.

Április 29-én *Borsodi István* 61 km távot repül *Bánréve – Hasznos* között.

A május viszont egészen különleges időjárást hozott, ekkor teljesítménytábor volt a repülőtéren ismét. Május 11-én *Buris Jenő* 180 km-t a *Bánréve – Hatvan – Bánréve* hurkon.

Az időjárás ekkor kiváló, másnap *Básti József* a *Június 18*-cal a *Bánréve – Alag*, 130 km-es távot teljesíti. (majd még egy jó párszor ez után is!)

Május 22-én *Básti József* 2500 m, *Buris Jenő* pedig 2000 m magasságot repül.

Ugyanezen a napon *Koszticsák Attila* 1525 m, *Schlága József* pedig 1333 m magasságú repülést végeznek.

De még nincs vége, mert május 24-én *Koszticsák Attila* *Hasznosra* repült, 63 km.

Május 28-án pedig *Huszthy Mihály* teljesíti a *Bánréve – Szeged* távot, amely 236 km.

*Borsodi István*, *Huszthy Mihály*, *Básti József*, *Buris Jenő*, ekkor már középkorúak és a *cserkészrepülésben* kezdtek. Jönnek azonban már az általuk kiképzettek *Kardos József*, *Koszticsák Attila*, *Schlága József* és még sokan mások... Egy bizonyos, jobb gépek kellenének már, mint a *gyakorló vitorlázók*... és több is.

Bár a *Repülés folyóirat* egyik cikkében, – amit az *MHS* egyik vezetője írt, – akkorra nézve azt olvastam, hogy néhol indokolatlanul több a gép, mint akik repülnek! Nos, ha ez így volt, akkor bizony lehetet volna a vidékieknek is juttatni belőlük...

„Néhány szó az 1958-as kiképzési év repülőtáborairól

*Mielőtt a nyári táborokról beszélnénk, fel kell figyelniünk egy veszélyes jelenségre, amely tavasz óta erősen érezteti hatását. Ez a géptörések nagy száma. Még csak az év elején vagyunk, és már több, mint 10 gép törött, amely 10 százalék fedett van.*

---

rú szabályai vannak. Aki megszegte, az - valamennyiünk sajnálatára - az életével fizetett, de kevésen múltott, hogy Pálóczi Ferenc is nem esett áldozatául. Ugrani kellett, csakhogy nagyon alacsonyra került a sérült gép. A Fecske szárnyára kilépve már nyitotta is az ejtőernyőt, de az még így is csak közvetlenül a talaj fölött lobbant ki teljesen. A véltlen pilóta legalább megmenekült, de gépe a lődomb tövébe csapódott és megsemmisült. Haas György repülőtér parancsnok a jól végzett munka érzésével kérhette áthelyezését Nyíregyházára. Szentesen mindenkét váratlanul ért ez az októberi bejelentése. November elején már megtörtént a parancsnoki munkakör átadása. Az új vezető a szolnoki repülőklubból érkezett. A jegyzőkönyv átvételi oldalát Batta Sándor írta alá. Az ő szentesi pályájával a következő fejezetben ismerkedhetünk meg.” Pusztai János: Rosszul végződött a léggömb vadászat – 1957.

*Mi a géptörések oka? Részben a gyakorlat hiánya, a fegyelmezetlenség, illetve a szabályok be nem tartása. Sajnos pilótáink nagy része nem tartja be azokat az utasításokat, amelyek éppen a balesetek elkerülését célozzák. Sokszor ésszerűtlenül repülnek és nem tartják be azt az arany szabályt, hogy minden feladatot a maga idejében.*

*A mindenáron való repülés az, amely mindjobban elharapózik repülőklubjainkban. A klubokban a kiképzést két esztendeje jóformán társadalmi oktatók végzik. Jól dolgoznak! Ezt bizonyítja, hogy az 1957-es évben sok jó eredményt értünk el. A jó eredmények mellett azonban sajnos – ami a társadalmi vezetés következménye – elharapódzott a „bratyi-szellem”. Nem egy repülőklubnál fordult már elő, hogy a növendék megtagadta az oktató parancsát, követelőző, szemtelen vele szemben. Az oktató, legyen az társadalmi, vagy függetlenített, szigorúan torolja meg a fegyelmezetlenséget. A klubvezetők távolítsák el a klubokból a rossz hangadó, szemtelen tagokat. Ha ezt nem teszik meg, a géptörések miatt gépállományunk igen hamar elfogy, mert műszaki apparátusunk kicsi ahhoz, hogy a törött gépeket időiben kijavítsa.*

*Minden repülőklub munkájában nagy fontossággal bír a nyári repülőtáborozás. A kiképzési év sikere legnagyobb részben a tábor eredményeitől függ. A táborozásra való felkészülést éppen ezért nem az utolsó két hétben, hanem már a tél folyamán kell megkezdeni. Nagyon fontos, hogy a tábor folyamatosságát biztosítsuk. Ez kétféleképpen lehetséges: Kiképzési szempontból a tábor vezetője készítsen, egy tervet, amelyben a tábor időpontját és a résztvevő személyek névsorát rögzítse le, a feladatokat, amit el kell végeznie. Ezek legyenek reálisak, ne túlozzuk el, mert könnyen a túleröltetés hibájába esnek. A feladatok kitűzésénél figyelembe kell venni a növendékek képességeit és érdemeit. Sajnálatos, hogy az utóbbi időben az egyes repülőklubokban nagyon kevés gondot fordítanak a kezdők kiképzésére. Az elméleti felkészítést már a tél folyamán meg kell kezdeni. Nem szabad, hogy a gyakorlati kiképzés megelőzze az elméletit. Egy-egy feladat elvégzése után időt kell adni, hogy a növendék felkészüljön a következő, nagyobbra.*

*A műszaki felkészítés is gondos munkát igényel. Tervszerint osszuk fel a feladatokat minden egyes személyre. Minden gépre, indítóeszköre és gépkocsira nevezünk ki felelőst, és gondoskodjunk segítségükről. A kiképzésvezető gondoljon arra, hogy a tábori repülőélet fizikailag erősen igénybeveszi a növendékeket. A napirendet úgy kell elkészítenem, hogy 'legyen idő a pihenésre is. Minden résztvevőinek ellenőrizni kell az orvosi vizsgájának érvényességét, főleg azt, hogy nem jár-e le a tábor ideje alatt!*

*Sajnos kevés klubunk részesül nagyobb anyagi támogatásban. Ezért gazdaságosság szempontjából olyan tábort szervezünk, ahol teljesítmény és kezdő kiképzés egyformán folyik. Rendes időbeosztással el lehet érni, hogy egyik sem megy a másik rovására, ha következetesen betartjuk a beosztást. Növendékeink közül is csak olyanokat vigyünk táborba, akik ezt feltétlen megérdemlik, a klubban legalább 6 hónapig jó munkát végeztek. Ne pazaroljuk a drága gépet és az üzemanyagot olyan személyekre, akik a repülőtábort üdülésnek tekintik. Általában helyesnek tartjuk, hogy az étkezési költségeket a növendékek fizessék, eltekintve egyes jutalomra méltó növendékektől. A tábor idejére növendékeket ne kérjünk ki fizetett szabadságra, mert ezzel államunkat károsítjuk meg. A növendékek szívesen*

hoznak áldozatot azért, hogy repülhessenek. Eddig is sokan a rendes évi szabadságidejük alatt szálltak táborba.

A táborban a gépek nagyobb igénybevételnek vannak kitéve. Ezért minden kis hibát előzzünk meg, még olyanokat is, amelyeket táboron kívül rendszerint – helytelenül – figyelmen kívül hagyunk. Pl. festés, kopás, kisebb kotyogások. Szerezzük be a szükséges fogyó anyagokat, üzemanyag, olaj stb., hogy ne legyen fennakadás. A növendékek már előre szerezzenek gyakorlatot a gépek gyors szét- és összeszerelésében, különösen akkor, ha hangár nincsen. A gépek éppúgy igénylik az ápolást, mint az emberek.

Végezetül, a legapródékosabb dolgokban is meg kell tartani a repülési és a műszaki fegyelmet. Törekedjünk a jó elvtársi szellem kialakítására, mert ez az egyetlen útja a balesetek és a géptörések elkerülésének.”<sup>227</sup>

Aztán ismét repülónap Bánrévén!

„ Ifjúsági találkozót és országos repülőbemutatót rendez vasárnap a KISZ Bánrévén

A Magyar Honvédelmi Sportszövetség Ózdi Vasas Repülő Klubja a járási és üzemi KISZ-bizottsággal, valamint a putnoki járási KISZ-bizottsággal karöltve, ifjúsági találkozóval egybekötött repülő bemutatót rendez július 13-án, vasárnap a bánrévei repülőtéren.

A gazdag műsor keretében délelőtt 9 órától modellező, vitorlázó és motoros műrepülés bemutató ballonvadászat, egyéni és csoportos ejtőernyős ugrás és MALÉV sétarepülés szerepel, délután pedig a Ságvári Endre kulturális seregszemen díjat nyert tánccsoportok bemutatója és különböző sportbemutatók lesznek. Este 8 órától tánc. A rendezvény iránt máris igen nagy érdeklődés tapasztalható, s erre való tekintettel vasárnap reggel 8 órakor Ózdról különvonat indul Bánrévére, este 8 órakor pedig vissza. Ezenkívül reggel 7 órától félóránként autóbuszjáratok közlekednek a piactérről.”<sup>228</sup>

„ Repülónapot tartott...

Június 1-én a székesfehérvári repülőklub 6000 néző részvételével a székesfehérvári repülőtéren.

Június 8-án a szegedi repülőklub a szegedi repülőtéren, melyet 5000-en tekintettek meg.

Június 8-án a miskolci repülőklub Sárospatakon ugyancsak 5000 nézővel.

Június 8-án a kecskeméti repülőklub Kalocsán 3000 néző előtt.

Június 15-én a Veszprém megyei MHS, KISZ ifjúsági találkozó műsorában, melyen 60 000 ember vett részt.

<sup>227</sup> Repülés 1958 (11. évfolyam, 1-12. szám) 1958-06-01 / 6. szám

<sup>228</sup> Észak-Magyarország, 1958. július (14. évfolyam, 153-179. szám) 1958-07-12 / 163. szám

*Június 15-én a salgótarjáni repülőklub Salgótarjában, melyet 3000-en tekintettek meg.*

*Június 22-én a miskolci repülőklub Szikszón, ugyancsak 3000 ember részvételével.*

*Július 6-án a szolnoki repülőklub Szolnokon, 8000 látogató előtt.*

*Július 6-án a kiskunfélegyházi repülőklub Kiskunfélegyházán 8000 néző jelenlétében;*

*Július 13-án az ózdi repülőklub Bánrévén; ugyancsak 6000-en nézték végig a bemutatót.*

*Július 13-án az egri repülőklub Maklártályán, amelyet 1500 néző tekintett meg.*

*Július 13-án a szentesi repülőklub Kunszentmártonban, ott 2000-en (vettek részt.*

*Július 20-án a zalaegerszegi repülőklub Zalaegerszegen, 5000 fő részvételével.”<sup>229</sup>*

*„ Munkás – paraszt ifjúsági béketalálkozó és repülőbemutató Bánrévén*

*A Magyar Honvédelmi Sportszövetség ózdi vasas repülőklubja, valamint az ózdi és a putnoki járás KISZ-bizottsága vasárnap repülőbemutatóval egybekötött munkás-paraszt ifjúsági béketalálkozót rendezett Bánrévén. Az ünnepségre különvonaton, autóbuszokon és kerékpárokon érkeztek a két járás községeiből a vendégek.”<sup>230</sup>*

A repülés azokban az időkben csak szombat délután, vasárnapokon, illetve az ünnepnapokon voltak lehetségesek, kivéve a nyári táborok idejét, amikor hétköznapokon is ment az üzem. A reptér parancsnokon, a motoros vontató pilótán és a hangármesteren kívül, akik főállásban ezt végezték, mindenki – oktatók és növendékek is – munka, vagy tanulás mellett repültek. A társadalom, a cégek azonban nagyban támogatták ezt a sportot. Létezett abban az időben a „sportolói kikérés”, fogalma, amelyet az érintettek részére a felettes szerv (MSZHSZ, MHS, MHSZ) intézett és a kikért személy cége felé „törvényes” műszakot, vagy távollétet igazoltak, „sportszabadságot” adtak. A minősített sportolók nagyobb kedvezményekben részesülhettek.

Ebben az időben az Ózdvidéki Szénbányák nagyvonalú segítséget ad a klubnak. Vállalják a repülőtáborok étkezési ellátását a Putnokon működő bányász konyháról.<sup>231</sup>

Gyerekkori személyes élményem, hogy édesanyám „nyomására” – aki a vallást komolyan vette – hittanra is járnom kellett. Ezt akkor egyáltalán nem nézték „jó szemmel”, apámnak a MÁV-nál voltak is belőle gondjai! Ez viszont azzal is járt, hogy vasárnaponként nagymamámmal templomba kellett menni! Ez bizony nagy teher volt, mert a hét egyetlen szabadnapjának délelőtti erre ment el...

Akkor is, amikor jó idő lévén, a repülőtéren csupa érdekes dolog folyt... Ezek a vasárnap délelőtti misék számomra végtelennek tündek és alig vártam, hogy szabaduljak...

<sup>229</sup> Repülés, 1958 (11. évfolyam, 1-12. szám) 1958-08-01 / 8. szám

<sup>230</sup> Népszabadság 1945-2016 (1945-1956. októberig Szabad Nép) Népszabadság, 1958. július (16. évfolyam, 154-180. szám) 1958-07-15 / 166. szám

<sup>231</sup> Akkor az Ózdvidéki Szénbányák Vállalat központja Putnokon volt. Gyakorlatilag Egercsehitől, Borsodnádason át, a farkaslyuki, somsályi, putnoki, királdi bányák tartoztak ide. Ez a teljesen önálló szénbányászati vállalatot a borsodival majd csak 1974-ben egyesítik Borsodi Szénbányák néven.



– *Felkészülni! Elsőnek az ózdiak ugranak.*

*Téglási Gyula egyenként vizsgálta meg a fiúk öltözetét, nincs-e valahol hiba. Rendben találta és jelentette, hogy elkészültek.*

*Ezt a rövid szünetet ragadtam meg, hogy elbeszélgessek Veres Endrével.*

– *Mire gondol?*

– *Nem gondolok semmire, nem is félek, de azért úgy érzem, mintha a torkomban dobogna a szívem.*

*Az ejtőernyős klub vezetője megvizsgálta az orvosi igazolásokat, majd azt kérdezte a fiataloktól.*

– *Nos, gyerekek, még nem késő, gondoljátok meg, ki nem akar ugrani?*

*Néma hallgatás.*

– *Szóval nem fél senki?*

– *Nem! – vágta rá Veres Endre nyugalmat erőltetve magára. – Alig vártuk már, hogy ugorhassunk.*

*Néhány perc múlva a hat ózdi fiattal a magasban volt a gép. A pilóta körülvitte őket a város felett és mintegy 600 méter magasságban, egyenes, szabályos irányban közeledett a reptér felé. A reptér fölött lassított a gép, kinyílt az ajtó és a fiúk egymás után ugrottak ki a gépből. Valamennyien rendben földet értek.*

– *Milyen érzés volt ?*

– *Nagyon kellemes lebegni a levegőben – mondotta, aki' először ért földet. Kész lennék még egyet ugrani. – És így vélekedtek a többiek is.*

*Az ejtőernyős sport, valóban a bátrak sportja!*

(TÖRÖK)<sup>234</sup>

*Haas György,<sup>235</sup> most mint bánrévei repülőtér parancsnok jelentet meg cikket a Repülés-ben. Ő egyébként gyakran publikált különféle témákban, akkor és később is. Szeretné a repülőklub tagjait nevelni, művelni és a szervezeti életet is élénkíteni...*

„ *Gondolatok a téli elméleti kiképzés előtt*

*Rövid idő választ el bennünket attól, hogy a repülőklubok növendékei az időjárás miatt tanterembe vonuljanak és a téli hónapokban elméletileg felkészüljenek az 1959-es kiképzési évre. Ezek az elméleti tanfolyamok főleg szakmai jellegűek és minden évben kisebb nagyobb módosításokkal egyforma tematikával rendelkeznek.*

<sup>234</sup> Észak-Magyarország, 1958. szeptember (14. évfolyam, 206-230. szám) 1958-09-18 / 220. szám

<sup>235</sup> Haas György fiatalkora óta repült, oktatott, budapesti klubokban. Egy időben Szentesen repülőtér parancsnok, majd Bánrévén is. Mindenképpen Budapestre szeretne visszakérülni. Ezért és politikai okokból konfliktusa támad az MHS vezetésével. 1962-ben a repülésről letiltják. 1965-ben disszidált.

*A gondolat, amelyet ezzel kapcsolatban fejtegetni szeretnék, nem újkeletű, csak éppen nyilvánosan még nem vetették fel.*

*Beszélgéseink folyamán sok fiatal oktatótársammal arra a közös véleményre jutottunk, hogy repülőklubjainknak nemcsak az lenne a feladatuk, hogy a repülés elméleti részének tökéletes elsajátítására megtanítsák növendékeiket, hanem a klub tagjainak az általános műveltségét is állandóan emeljék. Mivel repülőklubjaink tagságának zömét olyan fiatal emberek teszik ki, akik életútjuk kezdetén vannak, sok problémára szeretnék választ, útbaigazítást kapni, s abban a korban vannak, amelyben nagymértékben formálhatja környezetük érzelme- és gondolatviláguk további alakulását. Véleményem szerint nem mindegy, hogy télen a növendékek szabadidejüket céltalanul töltik el, vagy pedig jól szervezett klubdélutániok keretében szórakozva művelődnek a helyi KISZ-szervezet, a középiskola vagy az MTH-otthon segítségével.*

*A klubdélutánokon szó kellene, hogy legyen az ifjúság otthoni életéről, iskolai problémáiról, szórakozásáról, divatjáról, a táncról, művelődésről, pályaválasztásról, az illemtudásról, az életcélról, társadalmi felelősségről, az ifjúsági bűnözésről stb. Tehát mind arról kellene velük beszélgetni, amelyek átsegítenék őket problémáikon.*

*Tudom, hogy lesznek a gondolatnak szép számmal ellenzői is, akik a megvalósíthatatlanságára hivatkoznak és arra, hogy a mi feladatunk az, hogy repülni tanítsuk a fiatalokat és a nevelést majd az iskola vagy más társadalmi szervezetek elvégzik. Az így vélekedők azonban elfelejtik, hogy az iskola tantervébe nem fér be sok olyan dolog, ami az ifjú életében égető szükségletként jelentkezik. S azoknak a fiataloknak, akik repülőklubjaikhoz tartoznak, arra már nincs idejük, hogy tanulni még más szervezetekbe is eljárjanak.*

*S úgy vélem; mi oktatók nemcsak azért felelünk, hogy a fiatalokat üzembiztosán megtanítsuk repülni, hanem azért is, hogy mint embereknek megadjuk mindazon segítséget, tudást, ami az életüket szebbé, tartalmasabbá teszi.*

*Ehhez az országos elnökségnek is segítséget kellene nyújtani az oktatóknak azzal, hogy a most alakuló központi repülőklub keretében a már két évvel ezelőtt elkezdett, de félbemaradt pedagógiai előadásokat ismét megszervezze. S akik most még nem látják a probléma fontosságát, az előadások után bizonyos, hogy nagyobb felelősséget éreznek majd a rájuk bízott emberekért.*

Haas György

a bánrévei repülőtér parancsnoka

*Haas elvtárs írásával teljesen egyetértünk. Gondolatai – mint írja – valóban nem újak, de gyakorlati megvalósításuk nagyban elősegítené a klubokban nevelkedő, fiatal repülők szocialista nevelését. Érdemes lenne mindezt nemcsak a fiatal oktatók körében, hanem mindenütt a klubok aktivistáival közösen megvitatni. Bizonyára olyan eredményes nevelési módszerek látnak napvilágot e vitákon, amelyek elősegítenék a szövetség munkáját.*

A következő hír szerint az új parancsnok – *Haas György* – komolyan is gondolta azt, amit korábban leírt!

„ *Klubhírek*

*Ózdon a repülőklubban az ősz beálltával megkezdődött a klubélet. A szakelméleti előadások mellett klubdelutánokat is tartanak. Ennek keretében művelődési előadássorozatot rendeznek.*



**Haas György (balról a második)  
a Komá-ban oktat a Farkashegyen<sup>237</sup>**

*Az első összejövetelen dr. Szél,<sup>238</sup> a helyi repülőorvosi bizottság vezetője a „Repülés fiziológiája” címmel tartott előadást. A 100 főnyi hallgatóság ezután a gimnáziumban ismerkedési esten vett részt, miközben a szórakozók száma 300 fölé emelkedett. A következőkben kerül sor a Verdi zenei estre, az „Ifjúság és a munkásmozgalom” c. előadásra. Ezt követően irodalmi esten beszélnek meg a jelenlegi irodalmunk problémáit. A szépen induló ózdi klubélet Haas György repülőtér parancsnok lelkes szervező munkáját dicséri.”<sup>239</sup>*

„ *Nyílt levél a „Gondolatok a téli elméleti kiképzés előtt” című cikk szerzőjéhez*

*Kedves Barátom!*

*Többször volt alkalmunk vitatkozni – hol hevesebben – hol pedig enyhébb szavakkal igyekeztünk egymást meggyőzni – vélt, vagy teljes igazunkról. Igaz, a vitában mindig éreztem, amit Te többször hangoztattál is: – Nem akarok okosabb lenni az idős, tapasztalt oktatóknál. És amikor olvastam múltkori cikked, újból eszembe jutottak ezek a szavaid. Pedig hallottam hírét, hogy amit leírtál, meg is valósítottad ózdon és a sok-sok éve mélyponton járó ózdi klub gazdagodik eredményeikben.*

*Miért hát ez a pesszimista hangulat, mikor munkádban ezerszer példát mutatsz. Miért számolsz Te azzal, hogy „szépszámmal lesznek ellenzői” is gondolataidnak? Én őszintén hiszek abban, hogy a repülőoktató nemcsak azért dolgozik, hogy repüljön. Látják mind a kezük alatt növekvő fiatalok életét is – mint ahogy ezt Te is látod. Különbség csak az egyik-*

<sup>236</sup> Repülés, 1958 (11. évfolyam, 1-12. szám) 1958-10-01 / 10. szám

<sup>237</sup> „Farkashegyi Repülőklub Vasvári Pál alapszervezete.” Repülés 1955 (8. évfolyam, 1-18. szám) 1955-09-10 / 15. szám

<sup>238</sup> Dr Széll Endre (Szár, 1905. december 27. - Esztergom, 1977. július 9.) orr-fül-gégész, osztályvezető főorvos az ózdi kórházban.

<sup>239</sup> Repülés 1958 (11. évfolyam, 1-12. szám) 1958-11-01 / 11. szám

*másik között, hogy Te és még jó néhányan ezt az időt, amit a repülésben eltöltött egy fiatal, tartalommal akarod telíteni. És megmondom – nem vagy egyedül ezzel a törekvéssel.*

*Ha már itt tartok, elárulom, levelem céljait is az előző mondatra válaszolva: nem vagy egyedül ezzel a törekvéssel, de sajnós, sokkal többen vannak, akik csak a „repülni tanítsuk a fiatalokat” elvét vallják. Értem én, miért vagy Te pesszimista és miért számolsz az ellenkezéssel, mert minden oktatót – bármelyik repülőterre vetődött is közös munkátok, néhány éve alatt személyesen ismered.*

*Most minden bizonnyal arra gondolsz, miért kellett Téged ezzel a néhány mondattal „fehér hollóvá” varázsolni, mikor Te „csak” a munkád, a repülőoktatói hivatásodat teljesíted. Igen, Te is és még egy jó néhány közületek így is dolgoztak. De sokan sajnós nem! Nem tudják kimondani, hogy a repülésnek célja van és a cél, a haza védelme! Mindegy, hogy mint repülőgép vezető, vagy mint a repülésben megedződött harcos! És mert ezek vannak többen (nem lehet mindenki harci pilóta), törődni kell velük is. Nem mindegy viszont, hogy milyen a harcos, úgy érti-e a haza védelmét, ahogy 1956-ban egyesek részéről divat volt, vagy úgy, ahogy a munkások és parasztok a repülésre adott sok millió forintért elvárják tőlük. De nemcsak ezért, hanem tudják-e, a harc, amelyért áldozniuk kell, az apjuk, a testvérük, a saját maguk jobb életéért folyik. Tudják-e, hogy 1956-ban már ki is mondták: „akik 1949 után kezdtek repülni – az mehet”.*

*De tudja-e mindezt sok oktató? Állítom, hogy mint Te is tudod, ők is sejtik, csak sajnós, kimondani már nincs erejük. Pedig csak az elhangzott szónak adatott meg, hogy hanghullámok formájában eljusson minden fülhöz, ahhoz is, amelyik még az ellenforradalmi szólamoktól most is hangosan cseng.*

*Tudom, Barátom, hogy Te ezen fáradozol, amikor a repülés tanítás mellett klubdelutánokat szervezel és beszélgetsz a növendékeid szüleivel – az iskolák szülői értekezletén. Tudom azt is, hogy már nem érzed „számkivetésnek”<sup>240</sup> az ózdi küldetést, mert láthatod munkád eredményét – a klubtagság lelkesedését.*

*Ne haragudj, de valahogy kikívánczik belőlem egy kérdés. Talán azért, mert sokat gondolkodtam felőle, de választ nem tudtam fogalmazni önmagamnak.*

*Mit gondolsz, ha egyszer feltennénk azoknak az oktatóknak is a kérdést, akik félnek a szájukra venni a szocialista szellemben való nevelést, a kommunista nevelést, mit válaszolnának.*

*Tegyük fel csak így röviden: Mit gondolsz! Ha az ellenforradalom győz – engednének-e most téged repülni?*

*Kapnánk rá választ, úgy érzem, de csak egyfelét: Nem! Volna, aki habozva, számítgatva mondaná ki, de a java, a többség, határozott nemmel felelne.*

*Jómagamnak szent meggyőződésem, hogy az ellenforradalom még egyszer nem teszi fel a kérdést a repülőknak. Mert mint ahogy Te és növendékeid, úgy sok millióan az országban időt és fáradságot nem kímélve ezen munkálkodnak.*

*Megértesz, ugye?*

<sup>240</sup> Hát igen. Egy budapesti számára a vidék, ez legyen akár Szentés, Nyíregyháza, Ózd, vagy a világvégi Bánréve, mi másnak tűnne, mint „számkivetés”?

*Ezúton kívánok Neked jó egészséget.*

*Legényei Lajos*<sup>241</sup>

Sajnos *Legényei Lajos* itt súlyosan tévedett! *Haas Györgyöt*, aki bármennyire is igyekezett jól dolgozni, nem az „*ellenforradalmiak*”, hanem azok zárják majd ki a repülésből, akiknek olyan sokat dolgozott. Sajnálatos módon ezzel nem volt és nem lesz egyedül!

*„ A Magyar Honvédelmi Sportszövetség műszaki értekezlete után*

*Az MHS IV. Országos Konferenciája után megindult a politikai és honvédelmi tömegmunka széleskörű kibontakoztatása. Az előadások ezreit tartottuk, hogy a lakosság széles köreiből felkeltsük az érdeklődést szocialista hazánk védelme iránt. Nemes feladat ebben a munkában résztvenni és a szövetség célkitűzéseinek megvalósításához segédkezet nyújtani.*

*Műszaki dolgozóinkra is sok hárul e feladatokról. Műszaki dolgozóinknak is kell a repülő ifjúságot nevelni, és a haza szeretetére megtanítani. Megtisztelő feladat, hogy műszaki dolgozóink a szövetség munkájában a repülés biztosítását segítik elő. Ezzel gondjaikra van bízva, hogy a repülő ifjúság milyen műszaki tudással rendelkezik.*

*Az értekezlet mindenek előtt megmutatta, hogy a repülőtechnika állandó fejlődése magával hozza a műszaki színvonal állandó emelését.*

*A repülő technika fejlődése látható a szövetségben is. Vannak már olyan motoros repülőgépeink, ahol a rádiótól kezdve a behúzzható futóműig minden megtalálható. Vitorlázó repülőgépeken, amelyeket az elmúlt két évben gyártottak a rádiótól, az oxigénlégző berendezéstől kezdve, a behúzzható futóműig vannak berendezések, amelyek már korszerű követelményeket elégitenek ki. Ezekkel a vitorlázó repülőgépekkel 1957-ben sikerrel részt vettünk a gyöngyösi hullámkísérleti táborban.*

*Fokozottan előtérbe került a fém vitorlázó repülőgépek gyártása. A fémrepülőgépek gyártását elsősorban az indokolja, hogy hazai anyagból előállíthatók, nagy széria esetén költségcsökkenéssel jár, és lényegesen magasabb élettartamúak, mint a faépítésű vitorlázó repülőgépek. E téren az ipar megtette a kezdeti lépéseket és elkészítette a kísérleti példányokat (Fémkoma, Gébics, Bibic).*

*Mindez felhívja figyelmünket, hogy műszaki dolgozóink szakmai tudását átállítsuk annál is inkább, mert hangármestereink túlnyomó többsége faipari szakember, és ezért kissé idegenkednek a fémépítésű vitorlázó repülőgépektől.*

*A sok repülőnap, melyet szövetségünk ez évben rendezett, mind azt bizonyítja, hogy műszaki dolgozóink szívvel-lélekkel dolgoztak azért, hogy e repülőnapokat balesetmentesen, kevés költséggel biztosítsák.*

<sup>241</sup> Repülés 1958 (11. évfolyam, 1-12. szám) 1958-11-01 / 11. szám.

*Az MHS IV. Országos Konferenciája után nagy feladat hárul műszaki dolgozóinkra. A konferencia határozatában megszabta, hogy állandóan fokozni kell műszaki dolgozóink politikai és szakmai képzettségét.*

*Sajnos a fejlődés, amelyet műszaki dolgozóink az 1958-as évben a politikai képzés terén elértek, alatta marad a követelményeknek. Csak mint szakemberek végezték el jól munkájukat, de nem nyújtottak kellő segítséget az ösztönszövetségi feladatok megoldásához. Nem éltek szövetségi életet és keveset foglalkoztak a fiatalok műszaki nevelésével. Ebben nemcsak műszaki dolgozóink a hibásak, hanem a szövetség műszaki osztálya is.*

*Repülőgép állományunkat erősen megviselte az 1958-as év. Eredményeink, melyeket elértünk szépek, azonban még sok körülmény gátolja a helyes fejlődést. Az 1958-as évben sem használtuk ki jól a vitorlázó repülőgépeket. Vitorlázó repülőgépeink száma nincs arányban a növendékek létszámával és több repülőgép áll rendelkezésre, mint amennyi szükséges lett volna. Ezért volt, hogy repülőgépek kis hibával azért álltak, mert volt másik repülőgép, mellyel repülhettek. Műszaki dolgozóink sem fordítottak kellő gondot arra, hogy a kisebb hibákat azonnal kijavítsák, azzal: „majd a repülés szünete alatt, akkor lesz idő elegendő”. Ezért van, hogy repülőgép parkunk mintegy 30 %-a üzemképtelen, kiesett a repülésből. Igaz az is, főleg „Ifjúság” típusú repülőgépek esetében, hogy hangármestereink nem rendelkeznek kellő tapasztalatokkal fémgépek javításához. Így viszonylag kisebb hiba miatt, több ilyen repülőgép üzemképtelenné lett.*

*Mit kell tennünk annak érdekében, hogy repülőgépeinket a tavaszi kiképzésig ki tudjuk javítani?*

*Mindenekelőtt azt, hogy függetlenített állományunk átérezze a kérdés fontosságát és szívvel-lélekkel folytassa a repülőgépek javítását. Továbbá széles társadalmi aktív hálózatot kell létrehozni, amely részt vesz e fontos munkában. Nem utolsósorban jobban igénybe kell venni a repülőnövendékek munkáját. A kiadott utasítás értelmében a növendékeknek 25 órát kell foglalkozni műszaki munkával. Ez azt jelenti, hogy 8 klubtagot véve alapul, havi 200 óra munkát produkálnak, mely egyenlő egy hangármester munkájával. Műszaki dolgozóinknak úgy kell ezt az időt megszervezni és kihasználni, hogy a javítási munkákat megfelelő időben tudják befejezni. Nagyon szép és hathatós segítség ez, de csak abban az esetben vezet eredményre, ha műszaki dolgozóink ténylegesen igénylik e segítséget és megfelelően irányítják. Nagyon jól fel lehet a téli időszakot arra használni, hogy a repülő ifjúságot a műszaki munkák elsajátítására neveljék. Tanítsuk a technikai eszközök megóvására, megbecsülésére és a repülőgépek berendezéseinek, szerkezetének tökéletes megismerésére.*

*Műszaki dolgozóinknak minden munkát, mely a repülőtereken folyik, a gondos gazda szemével kell nézni és ez a munka tükrözze az egész repülőter életét.*

*Az országos elnökség központilag biztosítja műszaki dolgozóink továbbképzését, azonban arra kell törekedni, hogy helyileg oldják meg politikai képzésüket, éljenek bent a repülőklubokban, ismerjék meg a növendékeket.*

*Műszaki dolgozóink, ha az elmondottak szellemében végzik munkájukat, az 1959-es év repülési feladatait műszakilag sikerrel tudják biztosítani.*

*Nagy Tibor MHS műsz. oszt. vezető*<sup>242</sup>



**Egy „eredeti” festésű Koma**<sup>243</sup>

---

<sup>242</sup> Repülés 1958 (11. évfolyam, 1-12. szám) 1958-12-01 / 12. szám

<sup>243</sup> Kasza József gyűjteménye

## A bánrévei repülőtér, 1959.

## „Időgép 1959.”

- ✓ január 1. – Kubában megalakul a Manuel Urrutia Lleó vezette forradalmi kormány.
- ✓ január 10. – Az Államvédelmi Hatóság (ÁVH) egykor rettegett vezetője, Péter Gábor egyéni kegyelemmel szabadul. (Szakszervezeti könyvtárosként dolgozott nyugdíjazásáig.)
- ✓ február 5. – Szlovákiában a Megbízottak Testülete határozatot hoz a törvények és jogszabályok magyar nyelven történő közzétételéről.
- ✓ február 16. – Batista diktátor elűzése után Fidel Castro hatalomátvétele Kubában
- ✓ március 10. – Fegyveres felkelés tör ki Tibetben a kínai uralommal szemben.
- ✓ március 10.–19. – A Lengyel Egyesült Munkáspárt (PZPR) III. kongresszusán elfogadják az 1959–65. évi gazdasági fejlesztés irányelveit, melynek értelmében – többek között – az ún. „parasztkörök” (önkéntes termelőszövetkezetek) bevezetésével kísérletet tesznek a szocializmusnak vidéken történő elmélyítésére.
- ✓ március 14. – A jugoszláv külügyminisztérium ellenséges politikával vádolja Bulgáriát.
- ✓ március 24. – Jugoszláv párthatározat a nemzetiségi politikáról. (Ezt követően augusztusban visszatérnek állomáshelyükre Albánia és Jugoszlávia nagykövetei, akik 1958-ban a jugoszláviai albán kisebbség helyzetét illető nézetkülönbségek miatt hagyták el állomáshelyüket.)
- ✓ június 9–11. – A „szocialista kultúra kongresszusán” Csehszlovákia Kommunista Pártja (CSKP) felszólítja az alkotó értelmiség képviselőit a kulturális forradalom véghezvitelére.
- ✓ június 11. – Genfben megkezdődik a négyhatalmi külügyminiszteri ülés – a francia, amerikai, brit és szovjet külügyminiszter részvételével – a német kérdésről.
- ✓ június 30. – A Kossuth rádió népszerű sorozata, „A Szabó család” első adása.
- ✓ július 13. – Simi-völgyi atombaleset
- ✓ július 24. – Richard Nixon amerikai alelnök és Nyikita Szergejevics Hruscsov szovjet pártfőtitkár „konyhai vitája”.
- ✓ augusztus 19. – Az 1955-ben aláírt bagdadi paktum átalakul a Központi Szerződés Szervezetévé (CENTO). (1979-ben gyakorlatilag megszűnik.)
- ✓ augusztus 21. – Eisenhower amerikai elnök által aláírt rendelet értelmében Hawaii lesz az államok 50. tagja.
- ✓ szeptember 3–5. – A mezőgazdasági körök I. országos konferenciája Lengyelországban.
- ✓ szeptember 15. – A brassói katonai bíróság ítéletet hirdet a brassói íróperben.
- ✓ október 10. – Felkeresi Boldoczki János moszkvai magyar nagykövet Rákosi Mátyást és a magyar pártvezetés nevében politikai tevékenységéről való lemondó nyilatkozat megírására kéri. (Rákosi betegségeire való hivatkozással nem teljesíti a kérést.)
- ✓ október 25. – Jaroslav Heyrovský csehszlovák akadémikus Nobel-díjat kap a polarográfiai kutatásaiért. (Ő Csehszlovákia első Nobel-díjasa.)
- ✓ november 11. – Az első Citroen 2CV földkerülő út érkezése Párizsba, két fiatal francia, Jean-Claude Baudot és Jacques Séguéla.
- ✓ november 20.

- *Ausztria, Dánia, az Egyesült Királyság, Norvégia, Portugália, Svédország és Svájc aláírja az Európai Szabadkereskedelmi Társulást (EFTA) létrehozó stockholmi egyezményt.*
- *A Magyar Szocialista Munkáspárt Központi Bizottsága (MSZMP KB) megerősíti korábbi döntését, és úgy határoz, hogy Rákosi Mátyás „maradjon ott, ahol van”. (A Szovjetunióban, száműzetésben.)*

- ✓ *november 25. – New Yorkban agyonlőve találják Povl Bang-Jensen dán diplomatát, az ENSZ ötös bizottság másodtitkárát. Halálának körülményei máig tisztázatlanok, miután megtagadta a magyar ügyben tanúskodó személyek névsorának kiadását.*
- ✓ *november 26. – Az ENSZ ismét napirendre tűzi a „magyar kérdést”.*
- ✓ *november 30. – Megkezdődik az MSZMP első kongresszusa (VII. kongresszus néven). A kongresszuson felszólal Hruscsov is.*
- ✓ *december 1. – Az Antarktisz egyezmény aláírása, mely kikötötte a kontinens semlegességét.*
- ✓ *december 2. – A francia Riviérán található Fréjus városához közel, a Reyran folyó völgyében felépített Malpasset gát – az özvízszerű esőzések hatására – átszakad, s a lezúduló víz- és sártömeg szinte elsöpri Fréjust, ahol 423 ember veszíti életét.*
- ✓ *december 15–22. – Párizsban felavatják az új NATO főhadiszállást.*
- ✓ *december 19. – Lengyelország, a Szovjetunió, az NDK, Magyarország és Csehszlovákia kormányai egyezményt kötnek közös olajvezeték építéséről.*

*Határozatlan dátumú események*

- ✓ *május – A Szovjetunió felveszi a diplomáciai kapcsolatokat Kubával.*

#### *1959 a tudományban*

- ✓ *január 4. – A szovjet Luna–1 űrszonda 6000 km-re közelíti meg a Holdat és az első mesterséges bolygóvá válik.*
- ✓ *február 28. – Az amerikai Discoverer–1 az első poláris pályán keringő műhold.*
- ✓ *május 16. – Jánossy Andor vezetésével Tápiószelén megalakul az Országos Agrobotanikai Intézet, a magyarországi növényfajta-kísérleti és növénynevelési kutatások fő bázisa.*
- ✓ *szeptember 14. – A szovjet Luna–2 űrszonda becsapódik a Holdba.*
- ✓ *október 6. – A Luna–3 fényképeket készít a Hold túlsó oldaláról.*

#### *1959 az irodalomban*

- ✓ *Brassói íróper: A román hatóságok öt erdélyi szász író koncepciójában egyenként 10-25 év kényszermunkára ítélik.*
- ✓ *Ottlik Géza regénye: Iskola a határon*
- ✓ *Megjelenik Vladimír Mináč szlovák író Živí a mŕtvi (Élők és holtak) című regénye.*

#### *1959 a zenében*

- ✓ *Elvis Presley : A Date with Elvis , For LP Fans Only*
- ✓ *Chuck Berry : Chuck Berry Is on Top*
- ✓ *Little Richard : The Fabulous Little Richard*

✓ *Ray Charles : The Genius of Ray Charles , The Fabulous Ray Charles*

*1959 a sportban*

✓ *Jack Brabham nyeri a Formula–1 világbajnokságot a Cooper csapattal.*

✓ *A Csepel SC nyeri az NBI-et . Ez a klub negyedik bajnoki címe.*

„Elméletileg nincs különbség az elmélet és  
gyakorlat között, gyakorlatilag pedig van.”<sup>244</sup>

Ez az év a 30 éves magyar vitorlázórepülés méltatásával indul. A méltatás nem vonatkozik az 1929 - 45 közötti időszakra, csak az utánna jövőre. Természetes, hogy ilyen cikket kellett írnia Réti Antalnak. Az azonban egyértelmű, hogy a cikk eleje teljesen téves és demagóg, szokás szerint, ráadásul a tények messze járnak az ott leírtaktól! Kiváló emberek, tervezők gépépítők hada áll munkába és arról igazán nem tehetnek, hogy egy hosszú és véres világháborúban, emberileg-anyagilag tönkretett országra, még egy Trianont is rákényszerítettek. Aki egy kicsit is tájékozott, az tudja, hogy honnan kellett indulni! Az 1945-ig megtett út is nagyon szép, sok ember, szervezet dolgozik és repül, ráadásul nemcsak az „urak”.

Nem tagadjuk természetesen az 1945 utáni fejlődést és erőfeszítéseket, csak azt, hogy mindent a szovjeteknek és „népünk lánglekű vezetőjének” személyesen kell megköszönnünk...

Egyébként ajánlom az olvasók szíves figyelmébe a cserkészrepüléssel, a Horthy Miklós Nemzeti Repülőalappal, de még a levante-repüléssel foglalkozó könyveket is! Ezeket is olvasva az igazság kideríthető!

### „ 30 éves a magyar vitorlázórepülés

*Ezerkilencszázhuszonkilencben emelkedett magasba először magyarországon az első vitorlázó repülőgép.*

*A repülés magyar úttörői régen várták azt a napot, amikor ők is szárnyra kelhetnek, valósággá válik álmaik vágya, a levegő meghódítása.*

*Fáradtságot és pénzt nem kímélve, szabadidejükbem, szűkös keresetükből vásárolt anyagokból, de határtalan lelkesedéssel építették az első vitorlázó repülőgépet.*

*Az első gép levegőbe emelkedése óta 30 év telt el, ami a történelemben nem nagy idő, de ha a társadalmi fejlődés szempontjából vizsgáljuk az eltelt három évtizedet, és benne a vitorlázó repülés fejlődését, hatalmas előrehaladást állapíthatunk meg.*

*A vitorlázó repülés első 15 éve hazánkban a legsötétebb reakció, a fasiszmus előretörésének és a II. Világháború szégyenletes éveire esett. Ezekben az években a vitorlázó repülést a horthy-magyarország uralkodó osztálya saját szórakoztatására kisajátította. A munkások és parasztok fiai csak messziről szemlélhették a repülők életét, esetleg keveseknek jutott az a szerep, hogy a repülés kiszolgálását végezhatték, a gépek karbantartását, indítását, valamint szállítását.*

*A vitorlázó repülőgépek fejlődése lassú ütemű volt, a magyar repülőgép tervezők alkotó készsége nem tudott kibontakozni, a repülést csak olyan mértékben támogatta a tőkés,*

<sup>244</sup> Benjamin Brewster

*földbirtokos állam, amilyen mértékben szüksége volt rá sovinszta, nacionalista politikájának biztosításához, háborús terveinek megvalósításához.*

*Ilyenformán az elért eredmények is egynéhány, ez uralkodó osztályhoz tartozó repülő nevéhez fűződnek, akik pénzüikkel biztosítani tudták maguk részére a repülés lehetőségét.*

*Mint ahogy a nyugati kapitalista országokban jelenleg, a vitorlázó repülés szűk keretek közé volt szorítva nálunk is. Inkább a motoros repülés került előtérbe, mivel ez szolgálta jobban Horthyék háborús készülődéseit.*

*A II. világháborúban a vitorlázó repülés teljesen megsemmisült. A felszabadulás csak repülőgép roncsokat, tönkrement eszközöket talált, de felvirradt az új élet hajnala. A romokban levő országban a szovjet hadsereg felszabadító harcai során új élet született, a földbirtok és tőkés országából a dolgozó nép hazája lett. A második 15 év munkája és eredménye már a felszabadult nép alkotóerejét, munkáját és eredményeit dicséri. Több mint ezeréves elnyomás, kizsákmányolás után a Nagy Októberi Szocialista Forradalom és az lülő-es dicső Magyar Tanácsköztársaság példájából kiindulva, a társadalmi fejlődés új szakaszába lépett Magyarország.*

*Az országot romjaiból kellett újjáépíteni, vele együtt a repülést is.*

*A repülés hívet akiben eddig csak a vágy élt a repülésben való részvétel iránt, felkutatták a tönkrement repülőgépeket, éjt nappallá téve dolgoztak, hogy megteremtsék a repülés alapjait.*

*Ekkor mutatkozott meg igazán, mire képes egy felszabadult nép. Pár hónappal a háború befejezése után újra vitorlázó repülőgép hasította a levegőt az ország szabad egén.*

*A repülés olyan mértékben indult meg, ahogy a gépek helyreállításának üteme azt megengedte, a munkás paraszti fiatalok pedig megkezdték a repülés birtokba vételét. A repülés így vált az urak sportjából a munkások és parasztiok kedvelt sportjává.*

*A fordulat éve után, amikor eldőlt a hatalom kérdése az országban, soha nem látott távlatai nyíltak meg a sportrepülésnek. Az OMRE megalakulásával – melynek további szerepét az MRSZ, MÖHOSZ és MHS vette át – központosítva lett az irányítás a párt és kormány pedig nagyfokú anyagi és erkölcsi támogatással segítette a fejlődést.*

*A tervezők tudásuk legjavát adták újabb és újabb géptípusok elkészítéséhez. Az alkotásnak nagyszerű eredményét mutatják a felszabadulás után tervezett és épített vitorlázó repülőgépek tömegei. Nemcsak gépek számában növekedett a repülés, hanem egész technikai felépítettségében. A korábbi gumi indítást a csörlő üzemű indítás váltotta fel, ami lehetővé tette a síkvidéki repülőterek igénybevételét a vitorlázó repülő számára. A sok fáradságot jelentő kézi kötél visszahúzást pedig a visszacsörlők, majd a visszahúzó gépkocsik beállítása könnyítette meg. Az állami ipar és a szövetség műhelyei lehetővé tették nagyobb számú repülőgép gyártását, a javítások tervszerűvé vitelét.*

*A párt és az állam által biztosított nagyfokú támogatásnak a hatása megmutatkozott az elért eredményekben is. rendszeressé váltak a hazai versenyek, teljesítmény repülések. Számos nemzetközi rendezvényen, versenyen, világbajnokságon vettek részt vitorlázó repülőink. Repülőnapjaink komoly népszerűsége tettek szert, sokszorosára növekedett az ezüstkorszorús*

*pilóták száma, sőt ezen túlmenően már aranykoszorús pilótáink is vannak. Egy repülőgépvezetőnk teljesítette a teljes gyémántkoszorúhoz előírt feltételeket.*

*A repülőmozgalom szélesedése komoly mértékben járult hozzá ahhoz, hogy ifjúságunkat, akiik sorainkban tömörülnek – a szocializmust építő hazáink szeretetére, a munkába«, tanulásban való helytállásra neveljük.*

*Az 1956. októberi ellenforradalom rövid időre megállította a sportrepülést. Bármennyire akarták is nem sikerült a letűnt világ urainak hatalmukba keríteni azt a sportot, amely már összenőtt ifjúságunk életével. Repülő tagságunk nagy része helytállt a néphatalom oldalán, megvédte a repülés eszközeit és az ország gyomsütemű konszolidációjával együtt a Magyar Szocialista Munkáspárt és a Forradalmi Munkás paraszt kormány hathatós támogatásával – válaszként az ellenfomadalmároknak és azok támogatóinak – tovább fejlesztik a magyar repülést.*

*Munkánkat az egész társadalom megbecsüli és értékeli. Társadalmi oktatóink áldozatkész önzetlen munkájával és vezetésével repülő tagságunk fejleszti repülő bázisainkat, jó karban tartja eszközeit, megteremtik klubjainkban az egészséges szervezeti élet alapjait.*

*A vitorlázó repülés bár 30 éves múltta tekint vissza Magyarországon, büszkén vallhatja, hogy tényleges fejlődésről csak a felszabadulás utáni időben beszélhetünk, amikor a nép fiainak kulturális felemelkedésének célját szolgálta.*

*Hasonló fejlődés tapasztalható a Szovjetunióban és a többi szocializmust építő országban, mellyel szemben áll a nyugati kapitalista országokban a vitorlázó repülés helyzete, ahol még ma is csak azok repülhetnek, akiknek pénzük van arra, hogy a repülés költségeit fedezzék.*

*Az 1950-es évben a „Repülés” hasábjain képekben és adatokban folyamatosan bemutatjuk a magyar vitorlázó repülés helyzetét a két társadalmi rendszer tükrében, hogy repülőtagságunk helyesen értékelhesse népi demokráciánk által részére biztosított lehetőségeket, megbecsülje eredményeinket.*

*Ragyogó jövő áll előttünk a szocialista Magyarországon, amelyben a sportrepülésnek is megvan a maga helye mindazok részére, akik becsülettel tesznek eleget a párt és a kormány által elének állított követelményeknek. Szép terveink vannak, amelyeket csak úgy válthatunk valóra, ha mindenki, aki sorainkban tömörül, mindennapi munkájával, a haza védelmére való következetes felkészüléssel, politikai és szakmai képzettségének állandó fokozásával hozzájárul a béke védelméhez, ha minden cselekedetével hitet tesz a szocializmus ügye mellett.*

*Réti Antal az MHS elnökhelyettese*”<sup>245</sup>

*„ Ózdról jelentik, hogy a repülő klub helyiségét a növendékek társadalmi munkában kifestették és betonozták. Új villanyburákat szereltek fel, jelenleg a klub díszítésével foglalkoznak. A téli műszaki munka keretében az elmúlt napokban fejezték be a repülőtéren egy új benzin raktár építését. Két darab 3000 literes ciszternát építettek be.”*<sup>246</sup>

<sup>245</sup> Repülés 1959 (12. évfolyam, 1-12. szám) 1959-01-01 / 1. szám

<sup>246</sup> Repülés 1959 (12. évfolyam, 1-12. szám) 1959-01-01 / 1. szám

## Repülőmodellező hírek

AZ 1958. ÉVI PONTVERSENY EREDMÉNYEI. MEGYÉK KÖZÖTTI			
1.	Baranya .....	(02)	3 895,9 pont 8 kör
2.	Szabolcs-Szatmár .....	(15)	3 272,3 pont 15 kör
3.	Csongrád .....	(06)	3 113,6 pont 14 kör
4.	Szolnok .....	(16)	3 029,3 pont 17 kör
5.	Győr-Sopron .....	(08)	2 244,1 pont 5 kör
6.	Heves .....	(10)	2 144,0 pont 10 kör
7.	Zala .....	(20)	1 742,1 pont 6 kör
8.	Borsod .....	(05)	1 446,0 pont 17 kör
9.	Fejér .....	(07)	
	Veszprém .....	(19)	1 402,5 pont 10 kör
10.	Békés .....	(04)	1 172,5 pont 11 kör
11.	Pest .....	(13)	1 130,3 pont 8 kör
12.	Nógrád .....	(12)	1 033,3 pont 10 kör
13.	Vas .....	(18)	1 006,6 pont 3 kör
14.	Hajdu-Bihar .....	(09)	948,7 pont 3 kör
15.	Somogy .....	(14)	909,8 pont 5 kör
16.	Bács-Kiskun .....	(03)	532,3 pont 8 kör
17.	Tolna .....	(17)	73,4 pont 3 kör
18.	Komárom .....	(11)	24,0 pont 1 kör
—	Budapest .....	(01)	21 365,8 pont 30 kör

## „ Tavaszi repülés előtt

Néhány hét választ el bennünket a gyakorlati repülés megkezdésétől. Sok repülő klubban mérlegre tették az elmúlt év eredményeit, hibáit és olyan intézkedéseket hoztak, hogy az elmúlt évben felmerült akadályokat messzemenően kiküszöböljék. Még több azoknak a kluboknak a száma, amelyek bizony nagyon keveset tettek annak érdekében, hogy az Országos Elnökség 1958. október 25-1 határozatának eleget tegyenek, hogy a megfelelő létszámú növendéket foglalkoztatni tudják, úgy a repülésben, mint az ejtőernyőzésben.

Az Országos Elnökség határozata részletesen elemezte az elmúlt év szervezési, politikai és kiképzési hiányosságait és ezek kiküszöbölése érdekében hozta meg határozatát, amelyet klubjaink nagy része meg is tárgyalt és végrehajtására helyes intézkedéseket hoztak. Lényegében a legtöbb hiányosság repülőklubjainknál abban mutatkozott meg, hogy elzárkóztak a repülésbe, ejtőernyőzésbe jelentkező fiatalok elől azzal, hogy így több lehetőség marad a meglevő tagoknak az ugrásra, repülésre, bár kiképzési eszközeink mennyisége feltétlen nagyobb létszámú tagság foglalkoztatását is biztosítani tudja. Ebből következik, hogy klubjaink kezdő létszámát feltétlenül meg kell emelnünk. Az elmúlt évi adatok szerint egy repülőgépre 4,5–5 klubtag jutott. Ugyanakkor minden repülésben fejlett ország statisztikai adata szerint az egy gépre eső növendék létszám 7–8 fő között mozog.

Természetesen felvetődik az elmúlt év tapasztalatai alapján az ejtőernyőzés helyzete is. Ha lehet, ebben a szakágban még rosszabb volt a helyzet, mert klubjaink' nagyon kis létszámot vontak be az ejtőernyőzésbe, aminek természetes következménye volt, hogy ezek a kis létszámú csoportok úgyszólván minden cél nélkül folytatták ugrásaikat. A határozat a ejtőernyőzés területére is kiterjed és hasonló módon a vitorlázó repüléshez kétszeresére kell növelni az ejtőernyőzésbe bevont fiatalok számát.

Vajon klubjaink a téli szünet alatt mit tettek a határozat megvalósítására.

Országos viszonylatban elmondhatjuk, hogy szervezési munkában mintegy 30 %-os eredményt tudhatunk be, ami azt jelenti, hogy a szükséges taglétszámnak még csak 30 %-a vesz részt az elméleti kiképzésiben, illetve ejtőernyőseink tornatermi gyakorlatain. Nem jobb a helyzet a

téli repülőgép javítás terén sem, ami pedig biztosítéka kellene, hogy legyen a tavaszi eredményes kiképzésnek, holott minden repülőklubban tudják, hogy eszközök nélkül kiképzést semmiképpen sem lehet végezni.

A fentiekből következik klubjaink közvetlen feladata is. Elsősorban meg kell oldani minden repülőklubban, hogy a fiatalok ismerjék meg a munkájukat és minél nagyobb számban kapcsolódjanak be a kiképzésbe. Másrészt pedig el kell végezni a szükséges téli javítási munkálatokat – repülőgépeiket üzemképes állapotba kell hozni. Igen nagy segítség lehet ebben a határozatnak az a része, amely a növendékek műszaki foglalkoztatását mondja ki. A tapasztalatok szerint ebben sok helyen akadályozó körülmény, hogy nem áll megfelelő fűtött helyiség rendelkezésre a gépjavítások céljára, vagy pedig a növendékek kiszállítása a repülőtérré nehézségekbe ütközik. A legnagyobb baj azonban az, hogy repülőklubjainkban nem készítették el a szükséges javítások tervét és növendékeink talán nem is tudják, hogy milyen munkákat kell télen elvégezniük.

Csak néhány hét választ el bennünket a repülés megkezdésétől, de még mindig elegendő az idő a szervezési munkára, az elméleti kiképzés rendszeres megtartására, de még a gépek javítására is.

A javítási és karbantartási munkák gondos elvégzése után klubjaink kéri, hogy az Országos Elnökség, hasonlóan a szövetség egyéb kiképzési ágaihoz, egy szemle keretében állapítsa meg, hogy a növendékek felkészültsége, a kiképzési eszközök állapota biztosítja-e a megnövekedett növendéklétszám megfelelő kiképzését. Néhány helyről már kérték ennek a szemlének a megtartását még januárban, ami lényegében azt jelenti, hogy felkészültek az Országos Elnökség határozatának a végrehajtására és megfelelően előképzett növendéklétszámmal várják a kiképzés megkezdését. E klubokban nem is lesz komolyabb baj a szükséges géplétszám megállapításakor, mert a gépek üzemképesek és ezekkel a gépekkel helyes arányban áll a növendékek létszáma is. Azonban ahol nincs megfelelő létszám – tehát nem megfelelő az arány a növendékek létszáma és a kiképzési eszközök között – ott ezt az arányt a géplétszám csökkentésével a szemlebizottság oldja meg. Ez minden bizonnyal nagyon érzékenyen érintené a klubtagságot, mert az eddigiekben megszokták, hogy minden kategóriájú gép rendelkezésükre álljon és feltétlenül felvetik majd a klub elnökségének felelősségét, ha valamelyik kedvenc gépüket esetleg egy másik repülőtérré szállítják el.

A konferencia határozata szerint a választott felsőbb szervek határozata kötelező az alsóbb szervekre. Ez az elv klubjainkra is vonatkozik. Biztosak vagyunk abban, hogy mint eddig is, fáradhatatlan társadalmi oktatóink és növendékeink a repülés megkezdéséig a hátralevő időt úgy használják fel, hogy e határozatnak maradéktalanul érvényt szerezzenek.

Legényei Lajos<sup>247</sup>

Ezek után arról szól a hír, hogy újra önálló *modellező szaklap* indul. Csak zűrójelben jegyezzük meg, hogy egy idő óta a *Repülés* lapnak egy jelentős része modellezés (repülő, hajó, autó...), ami az értékes repülő és ejtőernyős híreket, cikkeket erősen lekorlátozta.

<sup>247</sup> Repülés 1959 (12. évfolyam, 1-12. szám) 1959-02-01 / 2. szám

„ A modellezők és a modellező sportokat kedvelők tábora bizonyára örömmel fogadja a hírt, bogy az „IFJÚ SÓLYOM” című modellező lap utódeként szövetségünk márciusban „MODELLEZÉS” címmel, új lapot indít, ami a repülő, hajó, valamint az autómodellezéssel foglalkozik.

Az ellenforradalom után a kedvezőtlen papírhelyzet komoly akadálya lett a modellező lap újbóli kiadásának. Szövetségünk ezért úgy oldotta meg a problémát, hogy eddig a „Repülés”-ben jelentette meg a modellező anyagot. Most ezt az ideiglenes helyzetet sikerült megszüntetni, a szövetség rendelkezésére álló papírmennyiség átcsoportosításával. A „MODELLEZÉS” havonta jelenik meg, 32 oldalon, kis méretben (mint az „Élet és Tudomány”). Ára példányonként 4 Ft. A lap szerkesztőbizottsága komoly erőfeszítéseket tesz, hogy híven a modellezők igényeihez, megfelelő színvonalú lapot adjon az olvasók kezébe. Éppen ezért nem nélkülözheti az olvasók segítségét, építő, bátorító bírálatát. E téren szerkesztőségünknek hasznos tapasztalatai vannak és továbbra is kéri az olvasók segítségét.

Természetesen a „Repülés” továbbra is – úgy mint eddig – havonta megjelenik, az ellenforradalom előtti terjedelmében. A 20 oldalas lap szerkesztő bizottsága (eddig a repülés céljaira a közös lapban csak 15 oldal állt rendelkezésre) a sok évi tapasztalatoknak megfelelően, s a nemrégien kiadott közvéleménykérő lapok kívánságainak messzemenő figyelembevételével végzi majd munkáját. A két lap szerkesztő bizottsága igyekszik megtalálni azt az alapot, amely biztos bázisként segíti szövetségünk honvédelmi sportmunkáját. A „Repülés” ára változatlanul 4 Ft... ”<sup>248</sup>

Egy összeállítás a 30 év eredményeiről. Sajnálatosnak tartom, hogy a táblázatban a „táv”, „idő” és „magasság” rovatok 1929 és 1946 között üresek! A valóság nem ez! Ez az időszak „nem volt üres”!!! Nagyon szép és komoly eredmények születtek... Ja, hogy így szebben mutatnak a dolgok?

Ráadásul az akkori eredményeket nagyon gondosan és szigorúan nyilvántartották! Lehet, hogy 1945 után a korábbi évek iratainak megsemmisítésével, elégetésével sokkal óvatosabban kellett volna eljárni?

### Vitorlázórepülő vizsgák 1929-től 1959-ig

Év	A	B	C	D	E	F
1929.	7	1	1			
1930.	25	98	2			
1931.	67	25	5			
1932.	111	23	5			
1933.	79	29	10			
1934.	101	34	17	2		
1935.	99	52	18	1		
1936.	141	71	22			
1937.	245	116	24	1		
1938.	237	136	68	4		
1939.	575	208	96	10		
1940.	591	270	135	21		
1941.						
1942.					1	
1943.					3	
1944.						
1945.	5	—	17			
1946.	8					
1947.	108	29	40			
1948.	422	59	108	12	2	
1949.	670	177	60	26		
1950.	1136	563	277	53	1	
1951.	811	246	101	1		
1952.	970	442	196	30	2	
1953.	513	455	206	15		
1954.	523	406	200	55		
1955.	506	409	152	29	5	
1956.	339	257	108	70	4	
1957.	351	305	176	105	4	
1958.	316	247	183	66	3	1

A háborús évekből hiteles kimutatás nem áll rendelkezésre. (1941—1944)

<sup>248</sup> Repülés 1959 (12. évfolyam, 1-12. szám) 1959-02-01 / 2. szám

## 30 ÉVES A MAGYAR VITORLÁZÓ REPÜLÉS

Lapunk januári számában megírtuk, hogy a jubileumi évben szemléltetően bemutatjuk a vitorlázó repülés fejlődését. Most egy számtáblát közlünk, amit hiteles okmányok alapján állítottunk össze. A számok tükrében felmérhető az első időszak és a felszabadulás utáni évek sportrepülésének fejlődése. Ehhez kommentárt nem fűzünk, mert a számok önmagukban is mindent elmondanak, egyben ifjúságunknak hasznos tanulsággal is szolgálnak.

Év	Felszállás	Rep. idő	Táv	Idő	Magasság
1929	224	11 <sup>6</sup>			
1930	1 902	10 <sup>34</sup>			
1931	3 942	54 <sup>45</sup>			
1932	5 682	54 <sup>42</sup>			
1933	5 303	129 <sup>20</sup>			
1934	7 088	211 <sup>20</sup>			
1935	8 136	216 <sup>42</sup>			
1936	14 554	303 <sup>14</sup>			
1937	18 284	507 <sup>52</sup>			
1938	24 571	874 <sup>18</sup>			
1939	45 142	1 581 <sup>13</sup>			
1940	51 582	2 716			
1945	339	8 <sup>29</sup>			
1946	286	17 <sup>04</sup>			
1947	14 238	1 168 <sup>12</sup>		2	1
1948	41 809	2 837 <sup>25</sup>	18	17	30
1949	53 726	3 876 <sup>11</sup>	22	21	76
1950	100 741	8 750 <sup>12</sup>	189	85	541
1951	91 754	7 042 <sup>28</sup>	3	42	69
1952	85 183	9 612 <sup>30</sup>	102	87	396
1953	103 728	11 195 <sup>38</sup>	63	84	292
1954	104 783	14 120 <sup>47</sup>	78	204	488
1955	100 043	13 816 <sup>42</sup>	113	269	448
1956	85 519	15 945 <sup>02</sup>	364	225	632
1957	94 406	17 607 <sup>42</sup>	572	195	1310
1958	83 608	18 392 <sup>31</sup>	718	329	1203
Összesen:	1 146 573	131 051	2242	1560	5486

1941-től 1944-ig terjedő időre megbízható adatok nem állnak rendelkezésünkre

A *Repülés*-ben *Szombathelyről* jelent meg egy cikk, 1959. februárban. E szerint *Németh Sanyi bácsi* ekkor már újra ott van.

Az 1958-as teljesítmény-repülések klubok szerinti megoszlása

Sorsz.:	Klub:	Teljesítmények:			Összesen
		Idő:	Mag:	Táv:	
1.	ITSK .....	12	116	77	205
2.	Posta .....	24	66	70	160
3.	MÁV .....	38	84	36	158
4.	Békéscsaba .....	7	101	46	154
5.	Nehézipari .....	24	52	48	124
6.	Ganz .....	8	54	52	114
7.	Debrecen .....	7	57	39	103
8.	Könnnyűipari .....	37	23	32	102

9.	BHG .....	16	39	38	93
10.	Építők .....	9	49	19	77
11.	Műegyetem .....	6	55	16	77
12.	Gödöllői Ganz .....	10	49	17	76
13.	Szentes .....	9	53	6	68
14.	Győr .....	6	40	17	63
15.	Mechanikai Laboratórium .....	4	34	23	61
16.	Előre .....	12	19	20	51
17.	Kecskemét .....	5	39	6	50
18.	Gyöngyös .....	4	23	21	48
19.	Szeged .....	3	37	6	46
20.	Székesfehérvár .....	3	17	13	43
21.	Szolnok .....	—	28	14	42
22.	Kiskunfélegyháza .....	6	27	8	41
23.	MÁVAG .....	2	28	11	41
24.	Salgótarján .....	6	29	4	39
25.	Nyíregyháza .....	3	17	18	38
26.	Miskolc .....	7	18	13	38
27.	Sztálinváros .....	2	22	11	35
28.	Csepel .....	3	17	9	29
29.	Dózsa .....	3	23	2	28
30.	Tapolca .....	—	13	6	19
31.	Ózd .....	1	11	6	18
32.	Nagykanizsa .....	1	9	6	16
33.	Esztergom .....	2	8	4	14
34.	Tatabánya .....	1	6	1	8
35.	Pápa .....	1	4	—	5
36.	Pécs .....	—	4	1	5
37.	Eger .....	—	4	—	4
38.	Szombathely .....	—	2	—	2
39.	Székszárd .....	—	1	—	1
40.	Veszprém .....	—	1	—	1
41.	Kaposvár .....	—	1	—	1

Haas György, egy újabb hír alapján, 1959. februárban még Ózdon van.

1959. február 8-án a központi repülőklub, a helyi repülőklubbal karöltve Ózdon, repülő matiné rendezett — „30 éves a magyar vitorlázó repülés” címmel. Legényei Lajos, az MHS repülési osztályának h. vezetője a kultúrház színháztermében 700 fiatal előtt jól sikerült előadást tartott a sportrepülés 30 éves fejlődéséről. Az előadás után vitorlázó repülés filmet vetítettek. Haas György repülőtér parancsnok lelkes munkával szervezte meg az előadást, amelyen sok fiatal ismerte meg szövetségünk célkitűzéseit.



### „ A TAVASZI SZEMLÉK TAPASZTALATAI

A repülés megkezdése előtt – a szövetség egyéb kiképzési ágaihoz hasonlóan – a repülőklubok szemléit is bevezettük. Sokat gondolkodtunk a várható eredményeken, de társadalmi oktatóink és klubvezetőink lelkesen álltak a munkához, s a jó gazdákhöz híven

*láttak az elméleti kiképzéshez, a klubok és a kiképzési eszközök karbantartásához. Erre természetesen elsősorban a tagságot mozgósították sikerrel.*

*A szemlék eredményei miben mutatkoznak meg?*

- 1. A tagság kivétel nélkül résztvett az elméleti kiképzésben és a repülési eszközök javítási, valamint karbantartási munkáiban.*
- 2. A gépek, felszerelések üzemképesek és biztosítják a zavartalan kiképzést.*
- 3. A klubok szervezeti élete fellendült, a foglalkozások rendszeresek voltak és mindenki pontosan fizeti a tagsági díját.*

*Ezek az eredmények nem valami viszonyszámokon, hanem a szemlén megállapított tényeken alapszanak. Éppen ezután lehetett megkülönböztetést tenni a szemle során a klubok között. Az idén nem egyenlődsdi alapon indult a repülés, mint a múltban, hanem csak annak a gondos mérlegelése után, hogy az egyes klubok hogyan készültek fel a gyakorlati kiképzésre. Ahol a klub elnöksége medve módjára átaludta a telet, s nem szervezte meg az elméleti kiképzést, s a tagságot a karbantartási munkák elvégzésére, most élvezhetik a tagság jogos szemrehányásait amellet, hogy maguk sem ülhetnek addig gépbe, amíg klubjuk portáját rendbe nem hozzák.*

*Vitán felül áll, hogy sok helyen a munka előtt objektív akadályok is álltak. Ezek közül talán a gépjavításhoz szükséges anyagok hiánya jelentette a legnagyobbat. Mindez az ellenforradalom okozta károk következménye, hiszen 1956. ősze óta jóformán egyetlen gépünket sem küldtük nagyjavításba. A nagyjavításokra most egyszerre kerül sor, és a sok gépnek pedig még több javító anyagra volt szüksége.*

*Tény és valóság, hogy évek és sok millió forint kellett volna a sok gép megjavításához, amit a klubtagság lelkes odaadó munkával az elmúlt télen elvégzett! Ez a téli munka legnagyobb eredménye és ez nemcsak anyagiakban mutatkozik, hanem abban is, hogy a növendékeink megismerték a gépek állapotát, s ezzel a kiképzés biztonságát fokoztuk. Megnöveltük a felelősségérzetet, ami a balesetmentes kiképzésben később okvetlen megmutatkozik. A szervezettség és a helyes nevelőmunka következtében érvényt tudtunk szerezni az országos elnökség határozatának, mely a technikai eszközök és a létszám helyes arányát mondja ki. Érvényt szereztünk a klubok működési szabályzatának is. Elértük, hogy a klubtagság előfizet a „Repülés”-re és jelenleg országosan egy repülőgépre 7 növendék jut, s ez a szám kezdeti eredménynek megfelelő.*

*Ejtőernyőseink is szervezettebben kezdhették meg a gyakorlati kiképzést, bár e téren még sok a hiba. A klubok elnökségei kevés gondot fordítottak rájuk, pedig az ejtőernyőzés hiányosságai az egész klubmunkára kihatnak. Így több helyen nem kezdődhetett a repülés az ejtőernyős szakosztály elmaradása miatt. Volt azonban ennek a fordítottjára is példa; az ejtőernyősök nem ugorhattak, mert a repülők nem végeztek az előkészületekkel.*

*Reméljük, hogy a klubok elnökségei a szemle jó eredményeit a munka további helyes megszervezésével állandósítani tudják, ami feltétlenül a kiképzési eszközök helyes és gazdaságos kihasználásához vezet, valamint a magasabb értékű repülőteljesítményekben mutatkozik meg.*

Simon László emlékei, az ő kezdeteiről Bánrévén, amelyből kiderülnek majd a repülő és ejtőernyős kötődései is.

„... Téli elvégeztem az elméleti tanfolyamot, de az orvosi vizsgát az mondottak miatt egyre halogattam. Egy kicsit vézna voltam, az előzmények is súlyosak voltak, az alsó korhatárt sem töltöttem még be, mindezek ellenére megfeleltem. A komromat senki sem firtatta.

HA – 1023 Lepke,  
Bánréve repülőtér keleti széle.  
Háttérben a Bánréve-Ózd vasúti pálya és a  
valamikor „vágóhíd” épülete.<sup>250</sup>



Tavasszal elkezdtem a vitorlázórepülést. Azt a kiképzési rendszert szinte nekünk, tanulóknak találták ki. Nyáron egy hónapos táborok voltak – ami ma elképzelhetetlen –, és így gyorsan lehetett haladni. Július elején már egyedül repültem a Lepkével. Nagyon boldog voltam. Álmomban sem sejtettem, hogy zseni repülőpályám buktatóját éppen a lelkesedésem okozza.

1959 nyarán teljesítménytáborra készültünk, amikor kiderült, hogy a szükséges mentőernyők nincsenek behajtogatva. A repülőtér parancsnok, Borsodi Pista bá, az ejtőernyősöknek még magját is átkozta. Más megoldás nem lévén, felpakoltuk az ernyőket, és átvittük Miskolcra behajtogatatni. Először csak nézegettük a hajtogatást, majd magunk is beálltunk segíteni, sőt a végén már csak irányította munkánkat az oktató, Martin János. A hirtelen szerzett tudományunkkal eldicsekedtünk, így Borsodi Pista bácsi úgy döntött, hogy hajtogatómesteri vizsgát kell tennünk. Ez lett a vesztem. A szakszókérő lapból fehéren feketén kiderült, hogy még nem vagyok 16 éves. Azonnal letiltottak az egyedülrepülésről. De a dolgoknak itt még nem volt vége – sőt! A szakszóm miatt besoroltak az ejtőernyősök közé...

A dolgok mentek a maguk természetes rendjük szerint. Ismét a repülőtéren töltöttem a nyarat. Amikor repülni lehetett, repültem, amikor pedig ugrani lehetett, hát ugrottam. Csak ekkor már Po-2-esből. Ősszel Hüse bevonult katonának, és így én vittem tovább a szakosztályt. Segédoktató lettem. Szerveztem és vezettem a sorköteles-előképzést. Nagyon elégedett voltam. A kollektíva csodálatos volt. C vizsgásként már Pilissel is repültem. Gondtalanul éltünk...<sup>251</sup>

<sup>249</sup> Repülés 1959 (12. évfolyam, 1-12. szám) 1959-05-01 / 5. szám

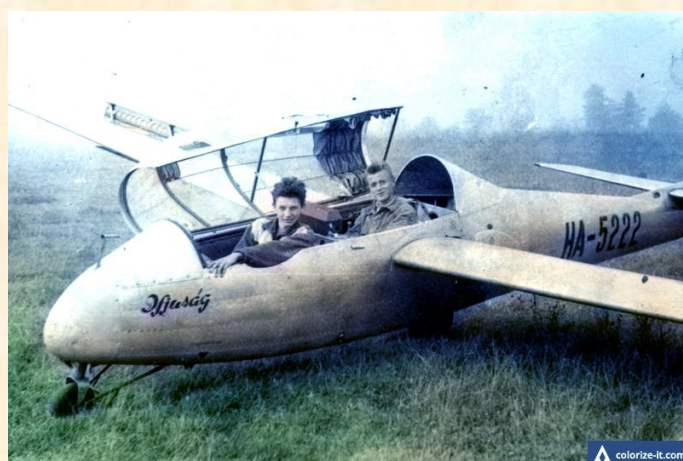
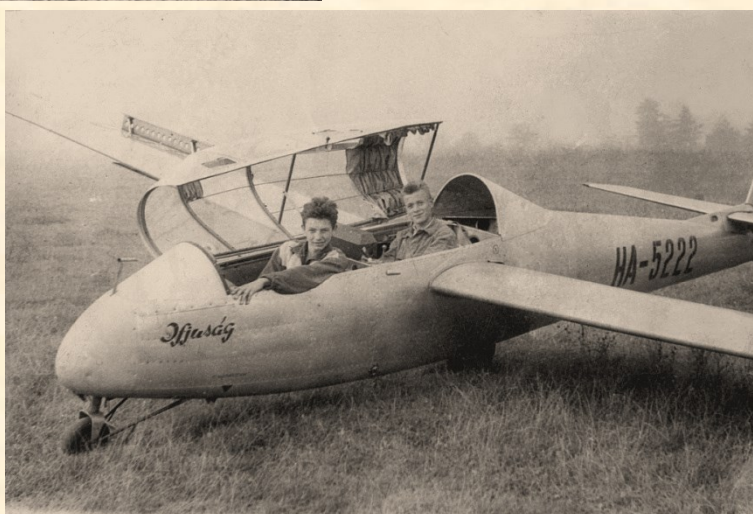
<sup>250</sup> Simon archív / [www.avia-info](http://www.avia-info) / Gyártási szám: E-984, üzembe helyezés 1952.

<sup>251</sup> Szepesi József: Simon Laci, a repülés mindenese Top Gun 1993. 11./ (Simon László ny. ejtőernyős alezredes, repüléstörténeti kutató, szakíró, számos cikk, könyv szerzője. A bánrévei ejtőernyőzés meghatározó személyisége, később hivatásául is ezt választotta.)



Bánréve, az Ifjúság-B (HA-5222) és  
Simon László<sup>252</sup>

Az első ülésben Simon László, hátul  
az ejtőernyős Batizi János<sup>253</sup>



A bánrévei repülőtéren az idők során természetesen több *Lepke* is volt.

<sup>252</sup> Simon László gyűjteménye

<sup>253</sup> Simon László gyűjteménye



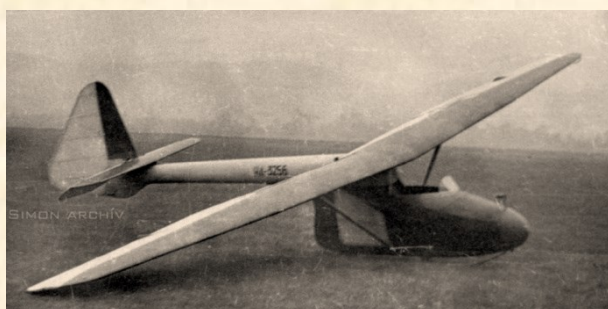
**Lajstromjel: HA-1008(2)**

Farokjel:  
Hol található most?  
Gyártó: [Rubik](#)  
Típus: [Rubik R-16 Lepke](#)  
Altípus: [Rubik R-16b Lepke](#)  
Gyári szám: [E-798](#)  
Típusrajz: Nincs  
Fajta: [Vitorlázógép](#)  
Hazai/Külföldi: [Hazai](#)  
Üzemeltetés jellege: [Polgári](#)  
Üzemeltetés kezdete: [1952](#)  
Üzemeltetés vége:  
Meggazdálkodás oka: [Selejtezték](#)  
Felvéve/módosítva: [2010. 02. 19.](#)  
Előző jelzések:  
Következő jelzések:  
Megjegyzés:

„ „A” vizsga 1959. július 13. „Lepke”, HA-1023.”<sup>254</sup>



**Bánréve repülőtér, HA – 1008 (2) Lepke<sup>255</sup>**



1959-ben érkezett meg *Bánrévére a HA-3256 jelű Szellő*. A gép sérült volt, kijavítását a bánrévei repülőtér műhelyében végezték el.

„ ... ahol Borsodi István keze alatt javíttatta a tagság „hozzáértő” állománya, illetve a gép teljes új borítást kapott. A lajstromjel már a törzsön van, a szárnyakra és a farokra a berepülés után került jelzés...”<sup>256</sup>

<sup>254</sup> Simon László visszaemlékezése.

<sup>255</sup> Simon László gyűjteménye. (A HA-1008 (1) gép eredetileg egy Tücsök volt. RZ)

<sup>256</sup> Simon László visszaemlékezése.

Az 1959-es táborról egy írásos emlék, amelyben az egyik főszereplő *Huszthy Mihály* oktató.

„„ Ugye fiúk, szép élet a katonaélet, Csak az a baj – sej–haj–csak az a baj, hogy nehéz a viselet!” hangzott egykor fiataljaink ajkáról a mára már elfeledett katonaének. Bizony nehéz, de még mennyire!

Az örökös készenléti szolgálat, az állandó fegyelmezés, a fárasztó gyakorlatok. Nem volt ez másképpen a bánrévei repülős növendékek között sem. Szigoru napirend szerint élték napjaikat, hogy egykor kiváló repülősként lépjenek a világ elé.

De nem azért fiatal a fiatal, hogy ne találjon rést a feszültségek feloldására, A nap akkor is 24 órából állt, csak ki kellett várni a megfelelő alkalmat valami csíny végrehajtásához.

Terveik megvalósítására jó alany volt az angyali naivságáról ismert, jó öreg oktatójuk – Misi bácsi – aki a repülésért hajlandó volt eltűnni minden badarságot, Fáradhatatlanul nyüzsgött egész nap a repülőtéren, hogy aztán estéknként holtfáradtan dőljön ágyra és éjszakára megszűnt körülötte az élet.

Ismerték jól ezt a szokását a növendékek és mikor Misi bácsi boldog mosollyal az arcán már valahol a báránnyelők honában járt – akcióba léptek.

Megragadták a vasággal együtt – és a hálószoba széles ablakán át kiemelve – kivitték a repülőteret körülvéő kukoricásba. Hogy a helyet még otthonosabbá tegyék, melléhelyezték az éjjeliszekrényét a lámpával. Gondosan betakargatták és, hogy a takaró le ne csússzon róla, egy kisebb tököt leszakítva a hasára tették, majd – szálem alajkum – búcsúszóval és mély meghajlással visszaosontak fekhelyeikre.

A friss levegő jótékonyan hatott misi bácsi álmára, éjjeli nyugalmát semmi nem zavarta. Csak a felhők között bujkáló Hold állt meg csodálkozva egy pillanatra a különös éjszakai látványon. De nem sokáig időzhetett felette, folytatnia kellett égi útját, hogy idejében kiterjen a felkelő Nap elől.

Misi bácsi arcát már a hajnali harmat mosdatta. Először is a hasára nehezedő nyomást észlelte, és mozdulatára a tök – tompa puffanással – a földre esett, de kinyílt szeme még sem fogta fel a különös látványt. Hiszen ágyban van, itt az éjjeliszekrénye is a lámpával! De hogyan kerülhetett köréje ez a sok susogó kukoricaszár? Erőt véve magán felemelkedett és a hajnali derengésben megpillantotta a távolban fehérülő hangár épületét. Csigavérével ellentétben, most éktelen haragra gerjedt. Megálljatok kutyafülűek, ezt megkeserültek! Azzal a takarót a nyakába kerítve mezítláb a harmatos fűvön – húzta-vonszolta maga után a vaságyat, mely csíkot szántva a földben.

A hangárhoz érve az ajtót belökve – éktelen csörömpöléssel rontott a hálószobába. A sarokban egy jókora szódaszifon állt, azt megragadva –Tűz va.! Tűz van! – felkiáltással ontotta, zúdította az alvók arcába a hideg szódavizet.

Az álmukból felriasztott fiúk prüszkölve, krárogva ugráltak ki az ágyból, s menekültek Misi bácsi közeléből, míg csak a szifon ki nem ürült, A sikeresen elárasztott hálószoba láttan Misi bácsi haragja is enyhült, s közös erővel igyekeztek eltüntetni az éjszakai kaland nyomait.

*A reggeli sorakozón a repülőtéer parancsnoka furcsán szemlélte: Mit álmodhattak ezek az éjszaka, hogy valamennyinek mosolyra áll a szája?!*

Bástiné Török Olga<sup>257</sup>

Bástiné egy időszakban a klub pénzügyi dolgait is vezette, rendezte, e mellett a felsőbb szervek részéről megkövetelt, nem kis adminisztrációt is elvégezte. Ezt eleinte társadalmi munkában, majd később nagyon szerény juttatás ellenében. Ezt mintegy két év után a az országos repülőszervezet, egy ellenőrzés után megszüntette, és e feladatokat is a repülőtéer parancsnokra és az oktatókra testálták...

Itt egy megjegyzés. A repülőüzem reggeli kezdetét *Budapestre* telefonon be kellett jelenteni. Ugyanígy a késő délutáni *üzemnap befejezést* is, az esetleges komolyabb, vagy rendkívüli eseményekkel együtt. Azokban az időkben Bánrévén egy kézen megszámálható telefonkészülék volt, amit a *bánrévei postán* kézzel kapcsoltak!<sup>258</sup> Ha az üzem a posta zárása után még nem fejeződött be, akkor *Benyo Gyuszi* bácsi – a *bánrévei postamester* – a repülőtéeri vonalat „*berepülözte*”, azaz *direkt hívásra dugta-áthidalta*, így a kapcsolat a jelentésre megvolt. Akkor és ott csak a *határ- és vámőrségnek* volt rendezett telefonvonala, illetve a *MÁV*-nak, de az viszont csak a vasút ügyeit szolgálta. A vasúti lakásokban a főnökségnek már akkor tárcsás készülékei voltak, de ezek csak a *MÁV hálózaton* belül működtek. A polgári telefonhálózaton még a „*kurbli*” telefonok voltak, azaz csak a *kézikapcsolású központon* át lehet hívni és hívást fogadni.

A bánrévei általános iskolában nagy múltja van a repülő-medellező szakkörnek, amit járási, de megyei szintről is támogatnak.

A bánrévei iskola, „nagy-völgyi”<sup>259</sup>  
kirándulási napja, 1959.

Szabadkai Peti a modelljével. Mellette jobbra Kerek Laci, aki szintén kiváló gépeket épített<sup>260</sup>



A szakkör vezetője *Szalontai István* tanár úr, aki természetesen csak az ügyeskező, szorgalmas és megfelelően tanuló diákokból válogat. A bánrévei szakkör jól működik. A műhely az iskolában van, de a „*repülések*” a repülőtéren!

<sup>257</sup> Bástiné Török Olga: Repülőtéeri morzsák. Megjelent az Ózdi Szép Szó, 2009. decemberi számában. Kerékgyártó Misi bátyám küldte el, nagy köszönet érte!

<sup>258</sup> Kézi, dugaljas telefonközpont.

<sup>259</sup> Center és Sajópüspöki között helyezkedik el a völgy, akkor kedvelt kirándulóhely, iható forrással, erdővel, de szabad területtel is.

<sup>260</sup> Szabadkai Péter később igen jó vitorlázórepülő lett. Nővére Szabadkai Éva is repült, sőt Éva férje lett később, Koszticsák Attila, aki ekkor már „D” vizsgás és ő is kiválóan repült. A képen takarásban levő fiú talán Szücs Jóska, esetleg Pásztor Béla?

A szakkört az ózdi *Úttörőházon* át az a *Vámos József* is „menedzseli”, aki fiatalon *cserkészrepülő Ózdon*. Később a modellezés felé fordult és ennek egyik megyei vezetője lett.

A képen, az akkori emlékeimet felidézve, ez talán egy „*A-1 úttörő-vitorlázómodell*” lehet. Kellett az építéséhez idő, türelem és anyag is, ez már egy komoly gép volt...

„ *Néhány szó a nyári táborokról*

*Közeledik a nyár, érkezett a vitorlázó táborozás ideje. Ahhoz, hogy a táborok eredményesek legyenek, elengedhetetlenül szükséges, hogy már jóelőre elvégezzük azokat a szervezési és egyéb előkészítő munkákat, amelyek révén a kiképzés a tervezettnek megfelelő lesz.*

*A repülőklubok 1959-ben ugyanúgy, mint 1957 és 58-ban saját erejükből, a növendékek évi szabadsága idején táboroznak. A nyári kiképzést az 1959-es évre megállapított gépállománnyal, a megadott vontatógép motoridején belül kell megtartani. Éppen ezért a helyi adottságoknak megfelelően kell szervezni a kiképzési feladatokat.*

*A klubok lehetőleg olyan időpontban táborozzanak, amikor azon a legtöbben tudnak résztvenni, hogy a megfelelő létszám biztosítsa a szükséges szolgálatok jó ellátását. Így elkerülhető a kis létszámmal együttjáró vontatottság és kapkodás, amikor a sokféle teendő elvégzésére nincs elég növendék. Elsőrendű követelmény a táborok gazdaságossága és a gépek kihasználása! Annak birtokában, hogy a nyári kiképzésben hány és milyen képzettségű növendék vesz részt, állapítsuk meg mindenki számára, hogy milyen célt kell elérnie, s ennek érdekében hány felszállást, milyen feladatokat kell végrehajtania.*

*Nagyon fontos a műszaki előkészítés. Csak üzembiztos járművet, hibátlan felszerelést vigyünk a táborba, mert a javítások és az egy-két napos kiesések is igen nagy veszteségeket okozhatnak.*

*Ugyanígy gondoskodjunk előre az üzemanyagszükségletről is.*

*Gondosan ügyeljünk arra, hogy a növendékek étkező és hálólhelyei szellősek, kényelmesek legyenek. Minden körülmények között biztosítani kell a napi 8 órai alvást és a lehetőséghez képest ezenkívül a 2–3 órai pihenőidőt. Az étkezések időpontjához mindig ragaszkodjunk. Semmi sem kedvetleníti el jobban a növendékeket, mint a rendszertelen étkezés.*

*Fontos, hogy csak annyit akarjunk elérni a táborban, amit az adott gépállománnyal ésszerűen el lehet érni. A tábor vezetője felelős a növendékek testi épségéért, felelős tehát azért is, hogy olyan körülményeket teremtsen, amelyben nem következik be baleset.*

*A nyári táborok fontosak a klubok évi munkájában, s az évi terv teljesítésében nagy lépésnek számítanak. De csak a táborok ideje alatt nem lehet az évi tervét teljesíteni. A jól megszervezett tábor alkalmas a szép eredmények és a különböző vizsgafokok elérésére, valamint a teljesítményrepülők felnevelésére. Az egyes növendékek a tábor alatt sokat fejlődnek, s ez egyben meg is szabja egész évi munkájuk eredményét. Fontos tehát, hogy megszervezésüket a legaprólékosabb gondnal végezzük.*

*A táborozás romantikája, a kéthetes együttlét összekovácsolja a növendékeket. A fiatalok felkeltett felelősségérzete nagy erő, s a helyes szocialista nevelőmunka nyomán megerősödve térnek vissza a termelő munkába.*<sup>261</sup>

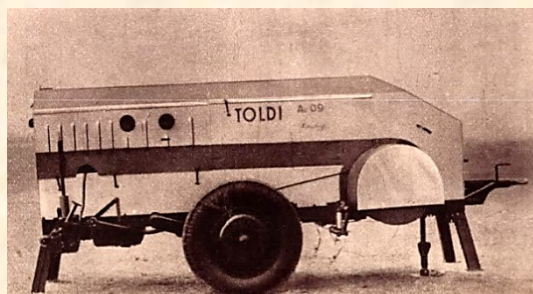
Ezek után hír a „Toldi” csörlő agregátról. Mindezt Alagon hozták létre és egységes típusnak szánják. E téma az Ózd – bánrévei repülésnek is egyik neuralgikus kérdése volt mindig. Gondoljunk csak bele! Hosszú az út itt is...

A személygépkocsi (Buick) átalakításból létrehozott berendezésen át, a diósgyőri – egyedi tervezésű – csörlők, meg- és átépítései, a saját tervezésű berendezés létrehozásaán át, az MRSZ, MÖHOSZ, MHS által adott csörlők...

*„ Amióta hazánkban a csörlőrendszerű kétkormányos kiképzést bevezették, a csörlő-agregát szerepe rendkívüli módon megnőtt. Érthető tehát, hogy minden repülőklub arra törekszik, hogy üzembiztos, könnyen kezelhető és javítható csörlőberendezése legyen.*

*A repülőtereken eddig üzemben álló „Rhöder”, „Góliát” és a „Herkules” agregátok sok gondot okoztak az alkatrészutánpótlás terén. A repülőklubok emiatt helyileg nem is tudták javítani. Végül is 5-8 éves szolgálat után „kiöregedtek”.*

*Az alagi kísérleti üzem e nehézségeken kívánt segíteni az AC-09-es „Toldi” prototípusának megépítésével. Az új csörlőberendezés sikeres bemutatkozását egy 24 gépes széria megépítése*



*követe. Az új agregátokat részben 1957 nyarán, részben 1958 tavaszán bocsátotta ki az üzem, s ez az év volt a „Toldi” csapatpróbája. A próba igazolta azoknak az álláspontját, akik hazai anyagokból látták célszerűnek megépíteni a korszerű csörlőberendezést...*

*A „Toldi” várakozáson felül megfelelt a követelményeknek. Olcsóbb és üzembiztosabb az eddig használt típusoknál. Felmerülhet a kérdés; vajon érdemes lenne-e továbbfejlesztésével foglalkozni? Érdemes lenne! Célul lehetne kitűzni jelenlegi teljesítményei mellett a kisebb méretet és súlyt, valamint a külföldön ma már elterjedt önjáró megoldást.*

*Korszerű csörlőkiképzésünk, amely igen szép eredményeket hozott vitorlázórepülő sportunknak, megkívánná, hogy eddigi tapasztalataink nyomán fontos tényezőként kezeljük csörlőberendezéseink fejlesztését.*

*Katona Sándor*<sup>262</sup>

<sup>261</sup> Repülés, 1959 (12. évfolyam, 1-12. szám) 1959-06-01 / 6. szám

<sup>262</sup> Repülés, 1959 (12. évfolyam, 1-12. szám) 1959-06-01 / 6. szám

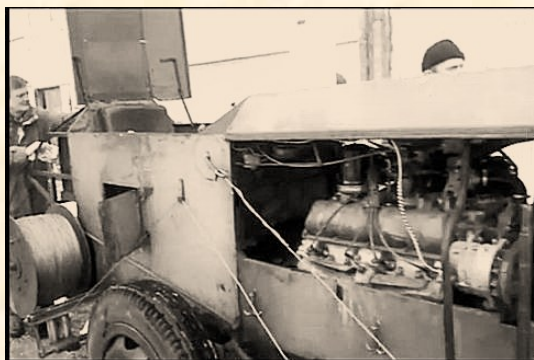
### Toldi csörlő kezelőlap

A bánrévei repülőtéren a csörlőkből a Góliátra<sup>263</sup>, Toldira és talán a Herkulesre emlékszem, meg a sok kötélszakadásra. A saját gyártású berendezések csak az '50-es évek elején működtek.



„... A kiképzés egyik állomása, a kötélszakadási gyakorlat például azóta is eszébe jut kezdőknek minden egyes csörléskor. Egyébként ez is a gyakorlat egyik célja. Hogy a veszélyessé válható helyzettől ne féljen, de mindig, minden csörlés során számítson rá, és oldja meg, ahogy a gyakorlatkor tette...

Így alakul ki – kell kialakulnia – a később már nem is tudatos gondolatkapcsolat: csörlők, tehát szakadhatok! ...<sup>264</sup>



Toldi csörlő agregát



Herkules csörlő<sup>265</sup>

Még ebben az évben az ejtőernyősök ismételten nekiveselkednek a szervezésnek, de az elméleti tanfolyamon túl nem jutnak. Nincs szakavatott és tapasztalt vezető, aki minden vonatkozásban összefogná a társaságot. Nem az eddigi vezetőkkel van a gond, hanem azzal, hogy kell egy olyan ember, aki az elképzelésekhez a feltételeket is meg tudja teremteni! Ehhez viszont személyes kitartás, de még inkább olyan tekintély kell, amit a felsőbb szervezetek is elismernek.

Létszám viszont lenne, mert mindig vannak új csatlakozók és a régiekkel együtt már hozzávetőlegesen ekkor 20 fő az, aki komolyan ejtőernyőzne.

<sup>263</sup> 1949-ben az Aero Evert államosították, és ekkor az OMRE a prototípusok tervezését saját tervező irodájában központosította. A központi tervezőiroda vezetésével Rubik Ernőt bízták meg. A Góliát csörlőt itt Zappel József tervezte meg.

<sup>264</sup> [http://www.solidcad.hu/geptip\\_astir.htm](http://www.solidcad.hu/geptip_astir.htm)) KEZDŐNÖVENDEK A REPÜLŐTÉREN

<sup>265</sup> Békéscsabai Veterán Pilóták Baráti Köre

Ekkor épült meg a miskolci ugrótorony, ami nekik is nagy lehetőség lenne, ha ki tudnák használni. Nincs azonban már messze az idő, amikor megérkezik a szakmailag elkötelezett *Hüse Károly*, aki kemény kézzel, de gyorsan, igen jó munkát és eredményeket hoz ki az ejtőernyős fiatalokból. Erről az ő fejezetükben majd részletesebben írunk.

#### A miskolci ugrótorony

A *kötélhúzó traktort*, amely becsülettel szolgálta a repülőteret éveken át, egy *R-49-es* típusúra cserélik el, amely kisebb, de sokkal gyorsabb, ezért a kötélvisszahúzáson sokat nyernek időben.

1959 a vitorlázórepülőknél ismét egy jó év! Most a július hoz kiváló időjárást.

1959. július 2-án *Schlága József* 5:19 időt repül *Bánréve* felett.

Július 6-án *Koszticsák Attila (Szellő)* 5<sup>20</sup>, 12-én *Kardos József (Június 18 a gép)*, 7<sup>00</sup> ugyanazon a napon *Borsodi István (Ifjúság-B)* 5<sup>22</sup> időtartamot repülnek. Ezzel *Borsodi* és *Koszticsák* is ezüstkoszorús már.

Szeptember 2-án *Schlága József* 55 km távval szintén teljesíti a „D” vizsga követelményeit.

Egy példa arra, hogy jó idő esetén milyen szép repüléseket lehetett a *bánrévei* légtérben végezni.

„Egyik alkalommal *Kardos Józsefet* indítottam azzal, hogy annyi időt repüljön, amennyit tud, kellett neki a repült óraszám. Nagyon jó idő volt aznap, 2500 m körül volt a felhőalap, ameddig fel lehetett emelkedni. A *Június 18-cal* volt. Már több mint öt órája volt a levegőben, amikor *Borsodi felküldött érte egy Po-2-vel*, hogy azonnal szállítsuk le. *Sárszegivel* mentünk, de 2000 m után a gép alig tudott emelkedni. Mire fölértünk hozzá, már éppen hét órája repült. Intettem neki, hogy szálljon le. Féklapot nyitott, hamarosan velünk együtt ért ő is földet. Ez azért volt, mert *Borsodi féltette, hogy fiatal kora miatt elfárad és bármi történhet vele.*”<sup>266</sup>

Az *ejtőernyőzés* komolyra fordult! *Hüse Károly* és segítői végre életre keltik a szakosztályt. Megfelelő elméleti, tornatermi kiképzés *Ózdon*, majd ugrások a miskolci toronyból,



<sup>266</sup> Básti József emlékei. (Kardos Józsa később segédoktató, majd oktató. Kiváló vitorlázórepülő, annak a fiatalabb nemzedéknek a tagja, amelyik átvehette volna a klub vezetését, kiképzését, ha nem oszlatják fel. Az esemény 1959. július 12-én volt. RZ)

aztán a *Po-2*-ből *Bánrévén*. A törzsgárda 20 fő körüli. *Batizi János* ejtőernyős körvezetői tanfolyam után szakszolgálati engedélyt szerzett.

Az ejtőernyőzés komolyra fordulásával aztán némi-nemű problémák is akadtak, nevezetesen a motoros gép üzemanyagának kérdése. Ebből soha, sehol nincs elegendő!

Hír a *miskolci* repülőbemutatóról. A klubok viszonylagos közelsége ezek látogatását kölcsönösen lehetővé tette.

„ *Augusztus 23-án, vasárnap Miskolcon mintegy 30 ezer néző előtt nagyszabású repülőnapot rendezett a DVTK repülőklubja. A műsort az Alkotmány napi repülőparádé teljes budapesti és külföldi szereplőgárdája adta. A már hagyományos miskolci repülőnap ez évben is újat adott a fejlődő ipari város repülést kedvelő közönségének.*”<sup>267</sup>

**A TELJESÍTMÉNYREPÜLÉSEK KLUBOK SZERINTI MEGOSZLÁSA**

Az alábbi táblázat klubjaink össz-teljesítményét mutatja. Megjegyezzük, hogy nincsenek külön számolva a versenyeken és az egyéb rendezvényeken repült teljesítmények.

Klub	Idő	Mag.	Táv.	Össz. :
1. ITRK	33	112	115	260
2. Posta	35	70	70	175
3. Békéscsaba	22	75	69	166
4. Debrecen	33	95	31	159
5. MÁV	40	74	42	156
6. BHG.	47	44	44	135
7. Ganz	20	55	32	107
8. Győr	11	64	26	101
9. Könnyűipar	25	31	45	101
10. Mech. Labor	18	50	32	100
11. Salgótarján	19	47	19	85
12. Előre	23	31	30	84
13. Sztálinváros	11	49	23	83
14. Dózsa	8	56	17	81
15. Göd. Ganz	8	49	21	78
16. Szeged	8	52	3	63
17. Nehézipar	12	33	18	63
18. Szolnok	4	42	11	57
19. Építők	8	23	19	50
20. Csepel	8	29	13	50
21. K.k.félegyháza	7	25	12	44
22. Kecskemét	2	32	6	40
23. Tatabánya	11	25	2	38
24. F. M.	5	26	7	38
25. Műgyetem	6	21	4	38
26. Gyöngyös	3	17	16	36
27. Esztergom	8	17	4	29
28. Nyíregyháza	2	11	7	20
29. Ózd	3	9	5	17
30. Székesfehérvár	2	12	3	17

<sup>267</sup> Repülés 1959 (12. évfolyam, 1-12. szám) 1959-09-01 / 9. szám

31. Szombathely	1	14	—	15
32. Szentes	1	10	2	13
33. Veszprém	2	10	—	12
34. Nagykanizsa	3	5	4	12
35. Pécs	2	8	1	11
36. Szekszárd	1	5	2	8
37. Zalaegerszeg	—	4	—	4
38. Pápa	—	3	—	3
39. Miskolc	1	1	1	3
40. Kaposvár	—	2	—	2
41. Tapolca	—	1	—	1
42. Eger	—	—	—	—

Az ózdi repülőklub természetesen folyamatosan dolgozik a kezdők kiképzésén is, ez mindig is így volt.



**A bánrévei kertek alatt.**

**A Koma előtt a sok növendék**

**(Jobb oldalon és a szárny alatt egy-egy szokásos, leskelődő kisgyerek!)**<sup>268</sup>

„A jobb szélső ember Koszticsák Attila, mögötte pedig én... Aztán a „B” vizsga már a HA-1023-as Lepkével volt...”<sup>269</sup>

Megjegyzésként ide illesztjük be, hogy az ózdi klubból, a bánrévei repülőtérrel is jó néhányan eljutnak a néphadseregbe. Vannak, akik csak sorkatonaként, de lesznek, akik hivatalos tiszthelyettesként, tisztként szolgálnak majd ott. Néhány bánrévei sportrepülőből pedig vadászrepülő is lesz. Köztük egy, a magyar úrhajós jelöltek leválogatásánál az utolsó négy személyben még benne lesz! Az, hogy nem ő mehetett kiképzésre, már csak a politika döntésén múlt, mert az „utolsó négy” minden vonatkozásban alkalmas volt az úrhajózásra!

<sup>268</sup> Básti József: Ózd – Bánréve Az ózdi repülés története 1932-1965 <http://www.tar.hu/banreve/> A függőleges vezérsíkon a felségjelzés 1956 előtti.

<sup>269</sup> Molnár István visszaemlékezése

Róluk majd külön teszünk egy fejezetben részletesebb említést.

Aztán egy „elsőfokú” leépítési folyamat kerül meghirdetésre, melyet sajnos később még több is követni fog.

*„ A repülési munka soronkövetkező feladatai*

*Repülőklubjaink élete nem elvonatkoztatott attól a gazdasági helyzettől, amely biztosítja a sportrepülés fenntartását. Mindenki tudja, hogy az ellenforradalom okozta súlyos anyagi károk az élet minden területére kihatottak, így a sportrepülésre fordított állami támogatás összege is értelemszerűen csökkent, az ellenforradalmat követő időben.*

*Klubjaink tagsága, társadalmi vezetőivel az eltelt három év alatt bebizonyította, hogy szűkebb anyagi keretek között sem törvényszerű az eredmények csökkenése, hiszen sok rejtett tartalék van még, amivel pótolni lehet a repülés hiányzó anyagi eszközeit. Mégpedig az anyagok célszerűbb felhasználásával, a berendezések, jobb kihasználásával, megóvásával a társadalmi munka kiterjesztésével.*

*Bár a körülmények nehezebbek voltak, mint korábban – egyharmadára csökkent a függetlenített létszáma, a nyári táborok saját erőből szerveződtek, a javítások tekintélyes részét önerőből kellett megoldani – mégis 1957–59-ig nemhogy csökkentek volna az eredmények, hanem még emelkedtek is. Az alapvizsgákban van viszonylagos csökkenés, amit az ellenforradalom okozta szükségszerű helyzet idézett elő, de felszállásban, repült időben és különösen a teljesítményrepülésben klubjaink magasan túlszárnyalták a korábbi évek színvonalát...*

*Ilyen eredmények mellett nem mehetiünk el úgy, hogy ne gondolnánk a jövőre. Nem élhetünk csak a mának, szilárd alapot kell teremteni a jövő repülésének biztosítására. Alapos, minden részletre kiterjedő vizsgálatot tartottunk technikai helyzetünk és kiképzési rendszerünk, valamint a klubok szervezeti életének kialakítása terén és ma már világosan áll előttünk, hogy szükséges a kiképzés bizonyosfokú centralizálása – a technikai eszközök szétaprózottságának megszüntetése.*

*Az ellenforradalmat követő évben, amikor fontos körülmény volt a fokozott takarékoság, gomba módra szaporodtak az új repülőterek és egy év alatt 10 új repülőteret építettünk. Ugyanakkor a technikai eszközök nem fejlődtek és szétosztásra kerültek a meglévő tartalékok. Ez a következő évekre most már kórosan hatna ki, nem lehetne kellően biztosítani a jól dolgozó repülőklubok és repülőterek zavartalan működését, ami az eredmények csökkenéséhez vezetne.*

*Akkor, amikor a párt és a kormány a szocializmus gyorsabb ütemű építését, a dolgozók élet-színvonalának további növekedését irányozza elő, irreális lenne túlzott követelésekkel fellépni az állami szervekkel szemben, hogy nagyszámú repülőtereinket úgy tudjuk üzemben tartani, hogy az ott folyó munka a biztonság és a gazdaságosság követelményeinek egyaránt megfeleljen. Ezért foglalkozunk azzal a kérdéssel, hogy a repülőterek számát arányba hozzuk a meglévő technikai eszközeinkkel. A felszabaduló berendezéseket és anyagokat a munkakörülmények javítása céljából átcsoportosítjuk azokra a jól működő repülőterekre, ahol a repülésnek a*

politikai és gazdasági bázisa biztosított. Ezt a feladatot csak úgy tudjuk eredményesen végrehajtani, ha a megyei repülőklubjaink aktívan segítenek bennünket e feladat megoldásában és úgy veszik az ez irányban kiadott intézkedéseinket, mint a további években folytatandó repülő kiképzés zavartalan biztosításának alappilléret. Ezzel a repülni vágyó fiatalság repülési igényei kielégítést nyerhetnek minden megyében, a megyei repülőtereken.

E feladat végzésével egy időben erősítjük javító bázisainkat, hogy a meglévő technikai eszközöket ne kelljen évekig kijavíttatlanul tárolni és növelni tudjuk a gépkihasználás mértékét.

A takarékosághoz tartozik az is, hogy a rendelkezésünkre álló repült időt azoknak a fiataloknak a kiképzésére fordítjuk, akik a kapott feladatokat maximális biztonsággal tudják végrehajtani, vagyis a repülést a kiképzési tervben előirányzott óraszámokon belül el tudják sajátítani. Vannak olyan tapasztalataink, hogy igen sokan kétszeresen túlrepülik a kétkormányos kiképzésre előírt óraszámot és az oktatók még azután is csak vonakodva merik elengedni őket egyedül vagy éveken keresztül egyazon vizsgaszinten állnak, nem képesek előbbre lépni gyenge repülő képességeik miatt. Most, amikor elsőrendű követelmény a repülés biztonságának fokozása, nekünk a tagságot úgy kell kialakítani, hogy a klubok belső szerkezete, személyi összetétele minőségileg is javuljon. Ezt a célt szolgálja elsősorban azoknak a felülvizsgálata, akik a kapott feladatokat életveszélyesen hajtják végre vagy leragadtak egy helyen. Ugyanakkor eltöröljük a III. fokú orvosi alkalmasságot repülőinknél és ejtőernyőseinknél egyaránt. A II. fokot fenntartjuk a gyakorlott oktatók és a szövetségi repülő aktivistái részére. Új tagok beszervezésénél viszont csak egy orvosi kategória lesz alkalmazva – repülésre alkalmas vagy nem alkalmas –, ami megfelel a jelenlegi I. fokú orvosi alkalmasságnak.

Ezt az intézkedést az is indokolja, hogy a klubok egy része az 1960-as évtől kezdődően motoros repülő növendék kiképzési feladatot is kap, és a növendékeket zömében a vitorlázó repülésből kell biztosítaniok. Jelenleg a klubok ezt a feladatot teljesíteni nem képesek, éppen azért mert a klubokban a fiatal tagság nagy százaléka már leminősítéssel került be orvosi alkalmasság szempontjából.

Akik mélyebben elgondolkodnak ezeken az intézkedéseken, azok láthatják, hogy mind a repülési munka további zavartalan vitelének érdekében történnek, és még eredményesebben hajtjuk végre a további években a sportrepülés és a motoros növendékképzés által elének állított feladatokat.

November 1-én lezárult egy kiképzési év, előttünk áll a felkészülés az 1960-as évre. A téli időszak jó kihasználásától függ, hogy a repülőklubok az 1960-as évben milyen eredményekkel tudnak hozzájárulni a repülési munka viteléhez. A téli felkészülést azoknak az elveknek a fenntartása mellett kell végrehajtani, amit 1958-ban bevezettünk. Különös figyelmet kell szentelni a működési szabályzatban lerögzített elveknek, az egész klubtagságnak a megadott óraszámokon belül hozzá kell járulnia karbantartási és javítási munkálatokhoz. A tavaszi kiképzés megindulása hasonlóan, mint 1959-ben, a klubok által meghatározott időben végrehajtott szemle után lesz engedélyezve. Igen fontos, hogy jól használják ki a téli időszakot az elméleti felkészítésre, hogy a vizsgák időben megtörténhessenek. A repülőteri műszaki dolgozóknak alapos továbbképzést kívánunk nyújtani a fémgépek megismeréséhez, karbantartásához, javításához. Szervezetté tesszük oktatóink továbbképzését is és lehetőséget biztosítunk ennek kere-

*tében ahhoz, hogy a hullámkísérletek végzése közben fokozzák eddigi teljesítmény-eredményüket.*

*További munkánkban döntő szerepet játszik a klubok öntevékenysége, amihez az is szükséges, hogy a repülőtéri függetlenített dolgozók hathatósan segítsék a klubok munkáját. A gyakorlatban részt vegyenek a klubélet helyes kialakításában és az olyan klubmunkák elvégzésében, amelyekre a társadalmi munkát végző klubvezetőségek a napi munka után nem képesek. Ettől az együttműködéstől függ jelentős mértékben a további eredményes munka. Bízunk abban, hogy klubvezetőségeink, függetlenített dolgozóink és repülő tagságunk a korábbi évekhez hasonlóan, tovább fokozza aktivitását és mindent elkövet, hogy azok a szép eredmények, amelyeket az ellenforradalom óta elértünk, tovább fokozódjanak, a repülő események viszont tovább csökkenjenek.*

*Réti Antal MHS elnökhelyettes*<sup>270</sup>

---

<sup>270</sup> Repülés, 1959 (12. évfolyam, 1-12. szám) 1959-11-01 / 11. szám



Bástiné Török Olga	224	Csizmadia István	75
Batizi János	221, 229	Csizmadia Sándor	75
Beck Rezső	149	Cskálov klub	157
Beck Rudolf	147	csörlő	165
Bécs	176	csörlő- agregátor	70
Béke	49, 107, 131, 132, 157	csörlőkezelő	45
Bekecs	156		
Békéscsaba	92, 149, 171	D	
Békéscsabai veterán pilóták baráti köre	160	Dallos Antal	108
Békéscsabai Veterán Pilóták Baráti Köre	227	Danó György	125
Beneš	199	Debrecen	165
Benyo Gyuszi bácsi	224	Dékány László	125
Béres Tibor	100	Dimávag	70
Berta Klára	75	Diósgyőr	8, 89, 155
Bibic	204	diósgyőri bizottság	83
B-Ifjúság	191, 221	diósgyőri ejtőernyős torony	185
BME Repülőgépek Tanszéke	161, 164	DISz	15, 59, 60
Bodnár Margit	53	DISZ 8, 9, 10, 13, 14, 22, 27, 31, 32, 33, 38, 41, 43, 47, 48, 49, 53, 91, 94, 96, 105, 126, 145, 147	
Bodó Sándor	58	Dolgozó Ifjúság Szövetsége	11, 22, 145
Bodonyi Pálné	100	Domonkos József	100, 149
Bolsevik Párt	12	DOSZAAF	157
Bolyok	192	D-Pilis	111
Borbás Pál	137, 149	dr Oravecz Béla	162
Borsod megyei elnök	185	Dr Széll Endre	202
Borsod megyei elnökség	123	Dunakeszi	74, 75
Borsodi István 13, 17, 26, 40, 42, 43, 50, 51, 75, 79, 80, 83, 102, 123, 124, 125, 126, 160, 161, 162, 163, 186, 191, 192, 193, 194, 195, 198, 220, 222, 228		Dunapentele	12
Borsodnádásd	155	Duvalovszki	104
Borsos-patak	54	DVTK repülőklubja	229
Brewster	211		
Budapest	12, 49, 64, 87, 89, 117, 176, 188	Dzs	
Budapest – Ferihegyi Repülőnap	49	dzsippes	163
Bujpál Gyula	51		
Buris Jenő	40, 101, 102, 128, 162, 166, 193, 194, 195	E,É	
Bus János	13	Egészségügyi Repülőcsoport	163
Bükk	17, 135	egri növendékek	137
		egri repülőcsoport	137
C		Egyedi Dezső	93, 94, 95
C vizsga	131	egyszerű műrepülés	165
Center	192, 224	ejtőernyős	33, 37, 38, 40, 41, 47, 69, 70, 91, 122, 123, 150, 151, 154, 159, 162, 168, 173, 174, 175, 184, 185, 186, 189, 190, 197, 199, 200, 215, 219, 220, 221, 228, 229
Cimbora	110, 147, 163	ejtőernyős iskola	47
Cinke	75, 158, 192, 193, 194	ejtőernyős körvezető	123
Czerwinski	52	ejtőernyős minősítési szintek	151
Czuczor Miklós	40, 127	ejtőernyős szakosztály	162
Czuwaj	52	ejtőernyős ugrások	38, 190
		ejtőernyősök	37, 71, 117, 122, 123, 124, 147, 149, 150, 151, 163, 184, 185, 186, 190, 199, 219, 220, 227
Cs		Ejtőernyős-sport	72
Csanádi Norbert	146, 149	ejtőernyőzés	2, 49, 66, 71, 90, 105, 107, 185, 189, 190, 214, 219, 220, 228, 229
Csanádi-Nagyvárad-Winkler	49	Eke pajtás	32
Császár Ernő	137	ekipázs	138
Csatár Bálint	54	ellenforradalom	117, 139, 144, 146, 149, 150, 157, 166, 167, 168, 169, 172, 175, 189, 203, 213, 216, 219, 231, 233
Cseke Viktor	40		
Csépánvi Dezső	122		
Cserkészek	89		
cserkészrepülő	16		
Cseterki Lajos	100		

érdemes sportoló	72	Győr-2	157
érdemes sportrepülő	71	Gyulai György	147
Erdős Sándor	79, 80		
Érsek Ibolya	31	H	
Esser-féle vonatatókioldó	110		
Észak-Magyarország	53, 124, 154, 155, 197, 200	HA – 1023	220, 222
Esztergom	149, 157, 172, 202	HA - 5075	55
Európa-bajnokság	64, 151	HA – 5123	29
ezüstkoszorú	16, 18, 19, 52, 93	HA – 7014	131
ezüstkoszorús jelvény	126	HA – PAC	186
		HA – POG	186, 187, 188
		HA- 5093	55
		HA- 5097	55
		HA-2365	128, 130
FAI	97, 159	HA-3180	111
Farkas József	109	HA-3192	111, 155
Farkas Mihály	12	HA-3250	51
Fecske	107, 135, 137, 138, 194	HA-3256	18, 52
Fédération Internationale Aéronautique	97	HA-3260	52
Fehér Gyula	60	HA-3266	193
Fekete Béla	13	HA-4104	17, 18
Fekete István	65, 127	HA-4119	124, 126, 165, 192
féklap	160	HA-5075	55
felhőrepülés	165	HA-5077	55
Fémkoma	204	HA-5093	55
Ferihegy	48	HA-5097	55
Ferihegyi repülőtér	49	HA-5123	27, 29, 30
Fiilöp Árpádné	100	HA-5133	27, 28, 29
Filder Bertalan	69, 84	HA-5136	31
Forradalmi Munkás-Paraszt Kormány	144	HA-5168	124, 125
Forradalmi Munkás-Paraszt Kormány	188	HA-5176	124, 126
főtengely törés	128	HA-5222	124, 159, 160, 221
Furmanovios Anna	137	HA-5226	124
Futár	164	HA-7014	132
Fükkő Lajos	32	Haas György	80, 194, 200, 201, 202, 218
		Hajdúszoboszló	165
		hangár	27, 51, 162, 163, 192
		Hangony	193
Gál Ferenc	50	HA-PAC	132, 161, 162
Galamb	127, 128	HA-POG	186, 187, 191
Gasztello	124	Hargitai János	149
Gasztelló repülőklub – Ózd	126	Haróth János	149
Gébics	158, 204	Hasznos	17, 23, 90, 195
Gerő Ernő	12	hasznosi repülőtér	17, 103
Giordano	144	Hatos Géza	61
GLIDERS IN HUNGARY	110, 164	Hatvan	166, 195
Góbé	157, 161	Hatvani Jolán	100
Góliát	227	Havas Imre	100
Gombástető	135	Hazafias Népfrent	145
Gombócz István	147	Hazai Jenő	100
Gosztonyi	22	Hegedüs András	100
Göe-4	147	Hegyi Gyula	71
Gömör-Szepesi Érchegeység	138	Herkules csörlő	227
Gövier Göttingen	147	Heves-Borsodi dombság	17
Gratzer Károly	75	Hideghéty József	75
GULÁG	91	His Imre	100
Gulyás Ferenc	146	HNF	145
		Hódoscsépány	127, 128
		Hoffer traktor	53
Gyermek-, Ifjúsági és Sportminisztérium	71	Hol' der Teufel	92
Gyöngyös	136	Hollósi Lajos	149
Gyöngyös 33	84		



Laksa Pál	127	MaÖHSZ	97, 98
Lampich Árpád	157	Máriási Gyula	13
Láng-gyár	25	Márkus Gyula	51
Látó János	163, 164	Martin János	220
Legényei Lajos	146, 157, 204, 215, 220	MASZOVLET	64, 146
Legényei Lajos	149	Mátra	17, 23, 135, 194
Legfelső Sport Tanács	71	Matula Gyula	50
légi mentőszolgálat	158	MÁV	15, 89, 92, 130, 171, 198, 224
Légügyi Főigazgatóság	162	MÁVAG	23, 25, 171
lemorzsolóda	65, 133	Mecher János	75
Lenin Kohászati Művek	70	megyei körvezető	83, 84
Lepke	51, 52, 103, 107, 110, 131, 138, 148, 163, 220, 221, 222	Megyeri Béla	13
leszállójel	133	Meise	192
Lipták László	127	Metal Gear Solid	8
L-1 07	131	Mező György	23, 24, 99, 111, 147
Lőrinci Erőmű	135	MHK	71
Lunak	49, 131, 132	MHS	159, 161, 163, 166, 167, 168, 186, 187, 190, 195, 197, 198, 199, 200, 204, 206, 212, 213, 226, 233
	M	MHS IV. Országos Konferenciája	204, 205
M 22	164	MHS Országos Aktívaértekezlete	166, 169
MADISZ	89	MHSZ	198
magánjáró csörlőkötél visszahúzó berendezés	70	Micsek Ferenc	13
Magyar Aero Szövetség	91	Miklós László	16, 18, 26, 40, 50, 159, 162
magyar aviatika	37	minősített sportolók	71, 198
Magyar Dolgozók Pártja	11, 12, 63, 87, 97, 113	Miskolc	16, 52, 83, 84, 99, 123, 128, 137, 149, 155, 163, 171, 220
Magyar Dolgozók Pártja II. Kongresszusa	11	Miskolci II. Rákóczi Ferenc Megyei és Városi Könyvtár	154
Magyar Függetlenségi Népfront	145	Miskolci MRSZ Klub	70
Magyar Honvédelmi Sportszövetség	159, 166, 167, 175, 176, 185, 188, 190, 197, 198, 204	miskolci repülőbemutató	229
Magyar Honvédelmi Sportszövetség Ideiglenes Elnöksége	166	Mitter Imre	146
Magyar Ifjúság	156	MNDSZ	10
Magyar Kommunista Ifjúsági Szövetség	145, 147	MNRSZ	139, 144, 176
Magyar Modellező és Sportbizottság	67	modellezés	90
Magyar Nemzet	145	modellező	9, 20, 40, 83, 96, 150, 159, 175, 176, 197, 215, 216
Magyar Nemzeti Repülő Szövetség	139	modellezők	13, 14, 37, 67, 71, 83, 107, 147, 149, 150, 216
Magyar Néphadsereg	130	Mohos Ferenc	191
Magyar Népköztársaság	71, 87, 100, 145	Molnár István	230
Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa	71, 87	Molnár Lajos	60
Magyar Népköztársaság Érdemes Sportolója	151	motornélküli repülők	43
Magyar Népköztársaság I. osztályú sportolója	151	motoros növendékek	83
Magyar Népköztársaság II. osztályú sportolója	151	MÖHOSZ	97, 98, 100, 105, 122, 124, 131, 135, 139, 144, 167, 212, 226
Magyar Népköztársaság III. osztályú sportolója	151	MÖHOSZ Országos Választmánya	169
Magyar Népköztársaság Kiváló Sportolója	151	MRSZ	13, 14, 19, 24, 27, 32, 33, 37, 38, 41, 42, 43, 44, 45, 47, 51, 56, 57, 58, 60, 67, 74, 76, 80, 82, 83, 84, 90, 93, 94, 95, 96, 97, 122, 144, 146, 147, 149, 150, 159, 160, 161, 167, 169, 212, 226
Magyar önkéntes Honvédelmi Szövetség	96	MRSZ dunakeszi repülőgép javítója	157
Magyar Önkéntes Honvédelmi Szövetség	97, 166, 167	MRSz tervezőirodája	160
Magyar Pamutipar	22	MSZHSZ	10, 96, 122, 145, 167, 169, 198
Magyar Posta	49, 50	MSZMP	116, 117, 141, 145, 147, 166, 167, 168, 179, 209
Magyar Repülő Szövetség	11, 14, 20, 21, 39, 40, 41, 43, 47, 49, 52, 58, 67, 70, 75, 81, 92, 96, 144, 145, 147, 149, 150, 151, 166, 174, 188	MSZT	10
Magyar Szocialista Munkáspárt	116, 141, 144, 145, 147, 169, 179, 188, 209, 213	MTH	13, 47, 70, 81, 92, 136, 201
Magyar Testnevelési és Sporthivatal	71	Munkára, harcra kész	71
magyar úrhajós	230	Munkásórség	170
MAHÖSZ	107		
MALÉV	194, 197		
Mandl Ernő	149		

N			
N. I	123	ózdí egyesület	24
Nádor Ferenc	100	ózdí ejtőernyős kör	199
Nagy Dóra	127	ózdí ejtőernyősök	122
Nagy Imre	64, 87, 95, 115, 116, 118, 145, 166	ózdí ejtőernyőzés	122
Nagy Imre-kormány	145	ózdí és borsodi repülőmodellezők	171
nagy létszámú kiképzések	77	ózdí fiatalok	84
Nagy Pista bácsi	163	ózdí gépmentés	91
Nagy Tibor	206	ózdí járás	153, 154
NATO	5, 6, 63, 87, 100, 115, 142, 179, 209	ózdí klub	78, 160, 171, 202
Nedoba Miklós	75	Ózdí Kohászati Üzemek	124
Nehézszerszám-gépgyár	70	ózdí repülők	103
Nemere	84	ózdí repülőklub	41
Németh Sándor	19, 26, 36, 51, 54, 101, 126, 161, 162, 176	Ózdí Vasas Repülő Klub	197
Németh Sándor ifjabb	176	Ózdí Vasas Repülőklub	124
Németh Sanyi bácsi	162, 176, 217	Ózdvidéki Szénbányák	130, 198
Nemzeti Sport Bizottság	71	Ózdvidéki Szénbányák Vállalat	198
Nemzeti Sporthivatal	71		
néphadsereg	230	Ö,Ő	
Népszabadság	116, 198	Önkormányzati és Területfejlesztési Minisztérium	71
növendék	131	ötéves terv	8
		P	
		Pajtás	107
		Pál István	32
		Pamutipar	8
		Pap Tivadar	13
		Pápista József	136
		Papp Ádám	120
		Papp Béla	52
		Papp László	123
		Papp Tibor	31
		Papp Tivadar	31
		Partizán Szövetség	169
		Pásztor Ernő	83
		Paul Thysandier	170
		Percese	70
		Pergel János	127
		Pestvidéki Gépgyár	192
		Petőfi-csarnok	107
		Petre József	13
		Pilis	19, 51, 52, 60, 74, 75, 76, 110, 111, 137, 155, 158, 163, 192, 220
		Pipishegy	137
		Po-2	73, 80, 132, 161, 163, 165, 186, 187, 191, 192, 193, 220, 228, 229
		Polikarpov	187
		Póner Lajos	149
		Posta	89, 171
		Postás Repülőklub	16
		Pusztai Mihály	100
		Putnok	155, 198
		putnoki járási KISZ- bizottság	197
		R	
		R-07b Vöcsök	129
		R-08c	111
		R-15b Koma	161
		R-16 Lepke	52

R—17 Móka	164	S	
R-22 Futár	164	S. Gy	106, 138
R-22S	164	S. J	84
R-22s Június 18	161	S. O.	120
R-22S Június 18	164, 165	Ságvári Endre	197
R-23	158	Sajó	16, 17, 18, 27, 79, 135, 138
R-49 traktor	228	Sajókápolna	16, 17, 26, 27
Ráctag	192	Sajónémeti	79
rádiós és lokátoros szakkiképzés	163	sajónémeti katolikus pap	79
Rágyánszki András	96	sajónémeti Petőfi termelőszövetkezet	104
Rákosi Mátyás 8, 9, 10, 11, 12, 15, 25, 27, 35, 47, 54, 56, 63, 64, 80, 87, 88, 113, 114, 141, 142, 179, 208, 209		sajópüspöki	18, 19
Rákosi Mátyás Műszaki Egyetem	70	Sajópüspöki	19, 54, 192, 224
Rákosi Mátyás Művek	8	sajópüspöki, sajónémeti dombok	18
REI előadás	68	Sajószentpéter	70
Repülés 10, 11, 12, 14, 16, 21, 23, 24, 25, 27, 31, 32, 39, 41, 42, 43, 46, 47, 48, 49, 53, 54, 56, 57, 58, 60, 61, 67, 68, 69, 70, 71, 73, 76, 82, 84, 89, 93, 97, 100, 103, 104, 105, 109, 120, 122, 138, 139, 144, 146, 147, 149, 158, 195, 198, 200, 202, 213, 215, 216, 217, 219, 226, 233		Salamandra	52
Repülés, 10, 11, 12, 14, 16, 21, 23, 24, 25, 27, 32, 39, 41, 42, 43, 46, 47, 48, 49, 53, 54, 56, 57, 58, 60, 61, 67, 68, 69, 70, 71, 73, 75, 76, 77, 82, 84, 91, 93, 95, 97, 99, 100, 103, 104, 105, 106, 107, 109, 120, 122, 123, 127, 138, 146, 147, 149, 151, 157, 158, 170, 171, 172, 175, 176, 182, 184, 185, 186, 190, 191, 197, 198, 202, 204, 206, 213, 215, 216, 220, 226, 229, 233		Salgótarján	17, 157, 171
Repülést Tanulmányozó Körök 38, 40, 59		salgótarjáni repülőklub	136, 198
repülő, 9, 13, 15, 16, 22, 24, 25, 26, 27, 32, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 44, 46, 47, 49, 56, 59, 60, 65, 67, 70, 73, 81, 83, 89, 91, 96, 97, 99, 100, 103, 104, 105, 120, 121, 126, 138, 150, 159, 162, 163, 168, 171, 176, 183, 184, 186, 191, 194, 197, 204, 205, 212, 213, 214, 215, 216, 220, 224, 232, 233		Samu Béla	147
repülőgép vontatás	165	Sarkadi József	162
repülőifjak	11	Sárközi Ferenc	154
repülők	37, 43, 71	Sarlós István	100
repülőklub	164	Sarok József	75, 149
repülőklubok pontozása	77	Sárosi József	127
repülőnap 49, 50, 81, 131, 194, 195, 197, 204, 229		Sárszegi Mihály	149, 162, 186, 191, 194, 228
repülőnövendékek	92, 120, 205	Sass	84, 180
Repülőoktatók és kiképzésvezetők országos értekezlete	149	Sass János	138
Réti Antal	100, 190, 211, 213, 233	Schlága József	127, 195, 228
Rima	16, 17	Schweizer testvérek	157
Rónaföldi Zoltán	2, 68, 103, 176	Sebes Gusztáv	60
Rónai Rudolf	100, 149, 162	segédoktató	44, 220
Rónaszegi Miklós	37	Serb Sándor	93
Rondzik József	75, 76	Seress József	147
Rotter Lajos	68, 69, 84	sétarepülés	154, 197
RTK	38	Sike József	105
Rubik	164	Simon László	27, 29, 132, 165, 191, 194, 220, 221, 222
Rubik – féklap	52	Simon Vilmos	149
Rubik Ernő	91, 147, 148, 158, 170	Sirály Kft	161
Rubik fémgépek	157	Slachta Margit	80
Rull Béla	61	Solymosi Ferenc	61
RZ	30, 51, 55, 130, 163, 165, 228	Somogyi Ferenc	147
		Spiller Ferenc	75
		Sportárutermelő Vállalat	129, 192
		sportminősítési rendszer	71
		sportrepülés	131, 139, 144, 173
		sportszabadság	198
		Steiner István	75
		Studzeni József	146, 147, 184
		Svanda Sándor	84
		Sz	
		Szabad Ifjúság	33
		Szabad Nép	116, 198
		Szabadkai Éva	31
		Szabadkai Péter	165, 224
		Szabadságharcos Szövetség	96, 97, 166, 174, 188
		Szabó István	100
		Szabó József	96
		Szabó Lajos	53, 56, 57, 82, 127

szakszolgálati engedélyek	43	Tücsök	110, 222
Szalkai Sándor	27		
Szalma János	75	U,Ú	
Szaniszló János	100	U-controll	39
Szántó Erzsébet	31	Ungár Iászló	29
Száraz Lajos	16	Ungár László	162
Szarka Rudolf	149	UT-2 Galamb	73, 126
szárny	28, 132	utasvitel	45
Szauer	81		
Szeged	166, 195	Ü,Ű	
Szegedi János	22	üzemnap	191
szektáns	8, 9, 23		
szektás	8		
Szellő 18, 19, 50, 51, 52, 70, 102, 126, 192, 193, 199, 222, 228		V	
Szemtgyörgyi Dezső	146	Válai László	149
Szenna	192	Vándor	84
szentsimoni cserkészrepülőtér	192	Varga	53
Szepesi József	220	Várkonyi László	91, 100
Szerencs	156	varsói szerződés	100
Szeszák Gyula	147	Velkenye	54
Szilák Antal	127	Veres Endre	200
Szovjet Hadsereg	89	VI. Világifjúsági Találkozó	154
Szovjetunió 32, 35, 37, 43, 48, 63, 87, 88, 89, 100, 113, 114, 117, 118, 141, 142, 145, 150, 157, 167, 179, 180, 187, 209		világűr	171
Szövetséges Ellenőrző Bizottság	89	Vincze János	149
Sztálin 11, 16, 35, 42, 46, 60, 113		VIT találkozót és repülőnap	153
Sztálinváros	90	VIT-alap	156
Szücs Ernő	97	VIT-műszak	156
Szűsz Ernő	97	vitórlázó repülés	90
		vitórlázó repülő	13
		vitórlázórepülő versenyek	74
		vitórlázórepülőknél szóló időjárás jelentés	99
		vonatásban való repülés jogosultsága	44
		vonatógép 83, 103, 127, 171	
		Vorosilov	89
		Vöcsök 19, 29, 30, 51, 54, 78, 110, 128, 129, 130, 131, 148, 163	
		W	
		Winkler	74
		Wittinger Kálmán	146, 162
		Wolf Hirth	147
		Wolfgang Hütter	147
		WWS-1	52
		X	
		XIX. kerület	92
		Y	
		yisszacsörlő-berendezés	93
		Z	
		Z-03	132
		Z-03A	161
		Z-03B	161
		Zéman Imre	13
		Zögling	92, 192
		zuhanó sebesség	132
T			
Takács István	149		
Takács Marcell	33		
Takács Márton	137		
Tardos Béla	76, 100		
Tartalékos Tiszti Tagozat	168		
Tatabánya	8, 172		
Téglási Gyula	199		
Teleki Margit	33		
Teleki Pál gróf	68		
téli elméleti oktatás	106		
teljesítmény repülő	156		
teljesítménytábor	220		
Testnevelési Ügyek Direktóriuma	71		
Timári Gábor	13		
Titó-banda	48		
Toldi csörlő	227		
Top Gun	220		
Tóth József	146, 194		
Tóth Lajos	100		
Tóth László	125, 126		
Tóth Zoltán	127		
Tozsonyi Kálmán	75		
Török	200		
Török József	13		
Török József	32		
Trianon	211		
TTIT	107		

zuhanófék

158

Zs

Zsarnai Dezső  
Zsebő Ferenc

31  
160, 161, 192