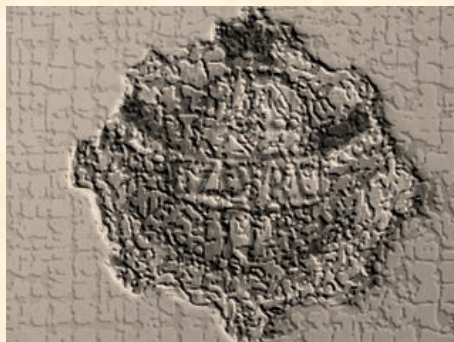




2020.

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



2. átdolgozott, bővített
kiadás

Rónaföldi Zoltán

Múltba nézek...

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

III. 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, 1960	4
A bánrévei repülőtér, 1961	24
A bánrévei repülőtér, 1962	54
A bánrévei repülőtér, 1963	75
A bánrévei repülőtér, 1964	93
A bánrévei repülőtér, 1965	110
A bánrévei repülőtér, 1966 és utána	121
... és azután, emlékezés	150
Az ózdi ejtőernyőzés kezdetei	169
Az ózdi ejtőernyős szakosztály és a bánrévei repülőtér	191
Motoros repülés a bánrévei repülőtéren	245

A bánrévei repülőtér, 1960.

„Időgép, 1960.”

- ✓ január 13–14. – A Csehszlovákia Kommunista Pártja (CSKP) Központi Bizottságának ülésén elfogadják az ország új területi felosztásának tervezetét. (A nemzetgyűlés április 9-én hagyja jóvá a tervezetet, melynek értelmében az ország 10 kerületre és 108 járásra oszlik.)
- ✓ március 15.
 - Genfben kezdetét veszi az ENSZ Tízhatalmi Leszerelési Bizottság tárgyalása.
 - A lengyel minisztertanács létrehozza a külfölddel való gazdasági, tudományos és műszaki együttműködési bizottságot.
- ✓ április 7–8. – A CSKP KB elfogadja az új, szocialista alkotmány tervezetét.
- ✓ április 21. – Brazília új fővárosa Brazíliaváros lesz.
- ✓ április 23. – Tenger alatti telefonkábel építenek ki Lengyelország és Dánia között.
- ✓ május 1. – A szovjetek SA-2 típusú légvédelmi rakétákkal lelőnek egy U-2-es típusú amerikai kémrepülőgépet a Szovjetunió fölött, a hidegháború részeként nemzetközi politikai- és média-botrány kerekedik az esetből.
- ✓ május 19. – A francia, brit és amerikai külügyminiszter jelentést tesz az Észak-atlanti Tanácsnak arról, hogy a párizsi csúcsertekezletet – amelyen a Szovjetunió is részt vett – 16-án feloszlatták.
- ✓ május 22. – A Richter-skála szerinti 9,5-ös földrengés rázza meg Chilét.
- ✓ május 25. – A csehszlovák nemzetgyűlés törvényt fogad el a nemzeti bizottságokról és jogkörük kiszélesítéséről.
- ✓ június 21. – Az összesen 3970 darabban gyártott, immáron elavult B-29 Superfortress-t végleg kivonják a szolgálatból.
- ✓ június 24. – A részt vevő államok felbontják a formálissá vált Balkán-paktumot.
- ✓ június 27. – A szocialista államok kivonulnak az ENSZ Tízhatalmi Leszerelési Bizottság üléséről.
- ✓ június 30. – Belga Kongó elnyeri függetlenségét Belgiumtól és Kongó-Kinshasa néven önálló állammá válik.
- ✓ július 5–7. – A CSKP országos konferenciáján kinyilvánítják a szocializmus győzelmét Csehszlovákiában.
- ✓ július 11.
 - A csehszlovák nemzetgyűlés elfogadja a „szocialista” alkotmányt, s az ország hivatalos elnevezése Csehszlovák Szocialista Köztársaságra változik.
 - Viliam Široký vezetésével megkezdí működését az új csehszlovák kormány.
- ✓ július 19–25. – A lengyel kormány, tiltakozó jegyzéket nyújt át a NATO-országok kormányainak Nyugat-Németország revansista politikájáról.
- ✓ augusztus 16. – Ciprus függetlenné válik Nagy-Britanniától.
- ✓ augusztus 19. – Az Szovjetunió felett lelőtt U-2 pilótáját, Francis Gary Powerst kémkedés vádjával három évnvi börtönbüntetésre és hét évnvi kényszermunkára ítélik.

- ✓ szeptember 21. – Kuba nemzetgyűlése – a San José-i értekezleten elhangzottakra, vagyis az orosz befolyás elősegítésének vádjára válaszul – kiadja az „első havannai nyilatkozatát”.
- ✓ szeptember 23. – Nyikita Hruscsov vezetésével szovjet küldöttség érkezik New Yorkba az ENSZ 15. közgyűlésére.
- ✓ szeptember 24. – Csehszlovákia, Ausztria és a két német állam, az NSZK és az NDK képviselői béketalálkozót rendeznek a németek által 1942-ben elpusztított Lidicében.
- ✓ október 10. – Lengyelország, Csehszlovákia, az NDK és a Szovjetunió közös jegyzékben tiltakozik a nyugatnémet militarizmus ellen, felszólítva minden nemzetet és államot arra, hogy ne engedélyezzék, hogy a Bundeswehrt nukleáris fegyverekkel lássák el.
- ✓ október 12–13. – A Nyikita Hruscsov-féle „cipőfilippika” az ENSZ New Yorkban tartott, 15. közgyűlésén. (Számos korabeli forrás szerint, miután a Fülöp-szigetek küldötte bírálta a Szovjetuniót, Hruscsov sértetten lerángatta az emelvényről, dühös szónoklatot tartott, miközben nyomatékkal cipőjével verte az asztalt. A botrányos szónoklat miatt a szovjet küldöttséget több ezer dolláros büntetés megfizetésére kötelezték.)
- ✓ október 19. – Az amerikai kormány, rendeletileg betiltja a kőolaj exportját Kubába, s egyidejűleg a Kubából érkező importot.
- ✓ október 26–27. – Egy texasi légi bázisról először indulnak U–2-es felderítő repülőgépek Kuba fölé.
- ✓ november 1. – A Magyar Szocialista Munkáspárt Politikai Bizottsága (MSZMP PB) úgy dönt, hogy ha – a krasznodari száműzetésben lévő – Rákosi Mátyás engedély nélkül elhagyja a számára kijelölt lakóhelyet, önálló levelezést folytat, engedély nélkül kapcsolatokat tart fenn, akkor fegyelmi eljárást kell indítani ellene. Egyben a testület felfüggeszti párttagsága gyakorlásának jogait.
- ✓ november 10. – Moszkvában csúcsertekezletet tart 81 szocialista ország vezetője, amin jóváhagyják a békés egymás mellett élés hruscsovi koncepcióját, valamint elítélik a jugoszláv modellt, mint „a modern revizionizmus koncentrált kifejezőjét”. (A konferencia december 1-jével zárult.)
- ✓ november 17. – Eisenhower amerikai elnök megadja az Egyesült Államokba exportált lengyel áruk számára a legnagyobb kereskedelmi kedvezményt.
- ✓ november 29–december 8. – Magyar katonai küldöttség – Tóth Lajos vezérőrnagy, megbízott vezérkari főnök vezetésével – tárgyal Moszkvában.
- ✓ december 14. – A 18 európai ország, valamint az Egyesült Államok és Kanada által aláírt OEEC-egyezményt felváltja az Gazdasági Együttműködési és Fejlesztési Szervezetet (OECD) létrehozó egyezmény.
- ✓ december 16. – A lengyel kőszéntermelés első ízben haladja meg az évi 100 millió tonnát.
- ✓ december 18. – Kuba és Magyarország között diplomáciai kapcsolat létesül (Magyarország és Kuba kapcsolatai)
- ✓ december 24. – A román alkotmány 19. cikkelyének módosításával a korábbi Magyar Autonóm Tartomány egy részét a többségében román lakosú Brassó megyéhez csatolják.
- ✓ december 27. – Az Egyesült Államok, a Nemzetközi Valutaalap és több európai ország nemzeti bankja pénzügyi segítséget ígér a jugoszláv kereskedelmi és valutareformhoz.

Határozatlan dátumú események

- ✓ *február – Fidel Castro meghívására Havannába látogat Anasztasz Mikoján, a szovjet minisztertanács elnökhelyettese.*
- ✓ *március – Dwight D. Eisenhower amerikai elnök felhatalmazza a Központi Hírszerző Ügynökséget (CIA), hogy készítse elő Castro rendszerének megdöntését.*
- ✓ *július – Nyikita Szergejevics Hruscsov szovjet pártfőtitkár rakétatámadással fenyegeti meg az Egyesült Államokat, ha kísérletet tenne Kuba megtámadására.*
- ✓ *Az SI mértékegységrendszer bevezetése.*

1960 a zenében

- ✓ *A csökkenő eladások miatt leállítják a világ egyik legnevesebb elektromos gitárjának, a Gibson Les Paulnak a gyártását.*
- ✓ *Megalakul a The Beatles*

1960 a sportban

- ✓ *február 18. - február 28. VIII. Téli olimpiai játékok – Squaw Valley, USA. 30 ország részvételével.*
- ✓ *augusztus 25. - szeptember 11. XVII. Nyári olimpiai játékok – Róma, Olaszország. 83 ország részvételével. Hazánk 6 arany, 8 ezüst és 7 bronz érmet szerez és 7. az éremtáblazaton!*
- ✓ *Az Újpesti Dózsa nyeri az NB1-et. Ez a klub kilencedik bajnoki címe.*

*„Bárhol vagyunk, bármit csinálunk, bárhová tartunk,
tartozunk vele magunknak, a mesterségünknek,
a világnak, hogy jól csináljuk.”¹*

1960 év eleje, a múlt év végi fontos dolgokkal indul.

„ Évvégi tanácskozások

Az elmúlt hónapokban zajlottak le a repülőklub vezetők, repülőterparancsnokok, műszaki vezetők és az ejtőernyős oktatók, valamint a körvezetők értekezletei. A tanácskozások hasznosak voltak, mert a beszámoló és a nagyszámú hozzászólások a repülés és az ejtőernyőzés előtt álló feladatok megoldásának sokoldalú lehetőségeit elemezték. A bírálók szavai mind azt célozták, hogy a téli felkészülés és az 1960. évi repülő kiképzés még eredményesebb legyen, javuljon a repülési fegyelem, növekedjék a repülés biztonsága.

Az értekezletek érdemben az MHS Országos Elnöksége november 10-i ülésén hozott határozatokból indultak ki és megállapították, hogy az 1959. évi feladatainkat eredményesen oldottuk meg. Klubjaink szervezetileg megerősödtek, a tagszervezésnél jó kapcsolat alakult ki a helyi KISZ szervezetekkel, arányba hoztuk a klubtagok létszámát a meglevő technikai eszközökkel. A klubtagok tevékenyen bekapcsolódtak a téli felkészülés ideje alatt a technikai eszközök javításába, s mintegy 98 000 munkaórával járultak hozzá a repülőgépek, indítóeszközök, a repülőterek talajának és a repülőtéri épületek karbantartásához.

A repülő oktatók és a műszaki dolgozók alapos továbbképzéssel készültek fel az 1959. évi munkára. Eredményesen oldottuk meg a motoros növendékek kiképzését. A sportrepülésben és az ejtőernyőzésben tovább növekedtek eredményeink. Az év folyamán többen teljesítették az aranykoszorúhoz szükséges feltételeket, mint a repülés 30 éve alatt összesen. Úgy a repülésben, mint az ejtőernyőzésben több új nemzeti rekord született. Egyes repülőgéptípusok kivételével javult a gépkijáratás mértéke, csökkentek az egy vizsgára jutó felszállások.

Jelentős eredmény, hogy a repülésben és az ejtőernyőzésben az elmúlt évekhez viszonyítva csökkentek a repülő és ejtőernyős rendkívüli események, ami a jó felkészítést és a fegyelem további javulását tükrözi.

A fejlődés felvetett néhány hiányosságot is, amelyek kijavítása az 1960-as év feladatai közé tartozik. Egynéhány helyen még nem tudták elérni, hogy a szakmai oktatást összekapcsolják a repülő és ejtőernyős tagság politikai nevelésével. Ezt sok klubban csak kampány feladatnak tekintik. Az elért eredmények mellett hiba volt, hogy a ledolgozott műszaki munka a ráfordított órászámmal nem állt arányban.

Még mindig előfordulnak fegyelmezetlenségből, a szabályzatok be nem tartásából balesetek és repülőgép törések. Súlyosbítja ezt a helyzetet, hogy a repülőgép törések nagy százalékát oktatói szakszolgálati engedéllyel rendelkező, és „C” vizsgánál magasabb képzettségű repülőgépvezetők okozzák, amit egyébként a többéves statisztika is igazol.

¹ Ryan Holiday

Az ejtőernyős szakosztályokban nem talált kellő megértésre a földi gyakorló- eszközökön való rendszeres torna, így az év folyamán a helytelen földet- érésből több baleset következett be.

Gyengék az eredményeink az oktatók repülőtechnikai ellenőrzésben, mert ehhez megfelelő géppel nem rendelkezünk.

Az eredmények és hibák összevetéséből jelöltük ki az utat, amelyen az 1960-as évben a további eredményes munka végzése érdekében haladnunk kell.

Főfeladatként határoztuk meg továbbra is a fegyelmi helyzet javítását, a balesetek, géptörések lehető legkisebb mértékre való csökkentését. Ennek érdekében a repülő klubok alapos körülményekkel végezzék a téli elméleti oktatást mind szakmai, mind politikai téren. Meg kell bízni a nevelési osztályt, hogy az eddiginél nagyobb mértékben támaszkodjék a klubon belüli KISZ-csoportok tevékenységére, ahol ezeket még nem hozták létre, ott a helyi KISZ bizottsággal történt megbeszélés alapján sürgősen meg kell szervezni a csoportokat.

Fokozott gondot kell fordítani a repülő és ejtőernyős oktatók, műszaki dolgozók szakmai képzésére. Biztosítani kell, hogy az 1960-as évtől folyamatosan a KPM. Autóközlekedési Technikum repülőgép tagozatára megfelelő számban kerüljenek, hogy lépést tudjanak tartani a fejlődő technikával, valamint a klubok tagságának általános műveltségének emelkedésével.

További feladatunk, hogy a megszűnt repülőklubok tagságát – amennyiben tovább kívánnak foglalkozni a repüléssel – fel kell venni a megyei repülőklubba, illetve meg kell vizsgálni annak lehetőségét, hogy a megyei repülőklub mellett, mint repülőcsoport működhetnek-e.

1960. elején kerül sor a vezető szervek újjáavasztására. Irányelvünk az, hogy mind azokat a vezetőségi tagokat, akik az elmúlt év folyamán jó munkát végeztek, meg kell erősíteni funkciójukban, ha a tagság bizalmát továbbra is élvezik. Cseréket csak olyan esetben végezzenek a klubok, ha valamelyik, vezetőségi tag nem tett eleget a követelményeknek.

Az elmúlt év hiányosságaiból okulva, alaposan meg kell szervezni a téli javító munkát. Tervet kell készíteni személyre szólóan, hogy a kötelező munkaórák keretében ki, milyen feladatot végezzen. A kiadott munkát határidőhöz kell kötni és azokat ellenőrizni kell. Az ejtőernyős tagság elsőrendű feladata, hogy a torna és az egyéb kiképzési segédeszközöket elkészítsék. Ahol ez biztosítva van, ott ugyan úgy kötelesek részt venni a klub munkájában, mint a klub többi tagja.

A műszaki munka nemcsak az alacsony vizsgafokkal rendelkező tagság részére kötelező, hanem a klub valamennyi tagjára, – tehát a magasabb vizsgafokkal rendelkezőkre is.

Tovább kell lépnünk az 1960-as évben a repülő és ejtőernyős tagság többirányú képzésében. Az ejtőernyős tagság részére biztosítani kell a testi alkalmasság fokozásához szükséges többirányú sportlehetőségét. A tagok szervezésénél az irányelv általában az legyen, hogy megfelelő orvosi alkalmassággal és általános műveltséggel rendelkezők kerüljenek a vitorlázó repülésbe, akik megfelelnek a motoros repülés követelményeinek is.

Meg kell kezdeni az 1960. évi vitorlázó és ejtőernyős világbajnokságra való felkészülést. Mindkét sportágban gondos munkával kell kiválasztani a versenykeret tagjait, s részükre a világbajnokság követelményeinek megfelelően biztosítani kell az edzési lehetőséget. Az ejtőernyőzésben különös figyelmet kell fordítani a stílusugrás állandó szívós gyakorlására.

A repülőklubokban fokozni kell az anyagi fegyelmet, az eszközökkel való takarékoskosságot. Ennek érdekében állandóan tartsák szem előtt a meglévő anyagi eszközök karbantartását, mint a további eredményes munka biztosítását. A technikai eszközök további kihasználásával biztosítani kell a repülés és ejtőernyőzés költségeit. A klubok fokozott mértékben támaszkodjanak a helyi erőforrásokra és ezzel járuljanak hozzá a technikai eszközök további javításához.

Nagyon lényeges, hogy munkánkat mindenkor szerényen, az anyagi adottságok figyelembevételével szervezzük meg úgy a vitorlázó repülésben, mint az ejtőernyőzésben. A klubok törekedjenek a célirányos munkára a klubtagság számszerű növelésénél. Új tagok szervezésénél elsősorban a minőség javítását vegyék figyelembe, különösen az elsőfokú orvosi alkalmasságra és a jó repülőkészségre törekedjenek.

*Az értekezletek beszámolóit élénk vita követte, ami a munka során elért eredményeket tükrözte, valamint azokat a komoly tapasztalatokat, amelyeket a résztvevők az évek folyamán a repülésben, ejtőernyőzésben szereztek.*²

„ Feladataink a teljesítményrepülésben

Szövetségünk sportra vonatkozó határozata többek között kimondja:

„A repülősportban érettségizett munkásfiatalok bevonásával, a meglévő és új sporteszközök maximális kihasználásával szükséges tömegesítést végrehajtani, s a jelenleg minősített sportolóknál elsősorban a minősítési szintet növelni. El kell érni, hogy a repülősport a kezdők tömegére épüljön, mindenkor figyelembe véve a rendelkezésre álló eszközöket.”

Cikkünkben azzal az alapgondolattal, hogy nem a mindenáron való teljesítményrepülés az elsődleges feladat – jelenleg a kezdő teljesítményrepülők céltudatos fejlesztésének kérdéseivel foglalkozunk. Különös tekintettel a határozat azon kitételére, mely szerint mindenkor figyelembe kell venni a rendelkezésre álló eszközöket.

Az elmúlt év repülőteljesítményei visszatükrözik a hazai teljesítményrepülés tervszerű fejlesztését.

Bár a fejlődés országosan viszonylag egyenletes, az egyes klubokat vizsgálva, szükséges irányt mutatunk, feladatokat adunk, hogy klubjaink minden reális adottságot felhasználjanak és nagyobb eredményeket érjenek el.

E célból a géppark helyes kihasználása elsőrendű tényező. Fel kell számolni azt a maradi álláspontot, hogy a Pilis és a Szellő típusú gépek csak helyi repülésekre vagy maximálisan az

A TELJESÍTMÉNYREPÜLESEK KLUBOK SZERINTI MEGOSZTLÁSA

Az alábbi táblázat klubjaink össz-teljesítményét mutatja. Megjegyezzük, hogy nincsenek különszámolva 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. Könyvüipar	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	58	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. Műegyetem	6	21	4	38
26. Gyöngyös	3	17	16	34
27. Esztergom	8	17	4	29
28. Nyíregyháza	2	11	7	20
29. Ózd	3	9	5	17
30. Székesfehérvár	2	12	3	17
31. Szombathely	1	14	—	15
32. Szentos	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	—	—	—	—

² Repülés, 1960 (13. évfolyam, 1-12. szám) 1960-01-01 / 1. szám

első távrepülések végrehajtására alkalmasak. A vitorlázó kiképzés szabályzata helyesen állapítja meg a teljesítménygépek felhasználását „kezdő” teljesítményrepülők részére. Ha a kiképzésvezető helyesen értékeli az időhelyzetet és a repülőgépezető kellő légkörtani ismeretekkel rendelkezik – mint a példák mutatják –, a Pilis és Szellő típusú gépek 2–300 km-es távrepülésre is megfelelnek. Azt is figyelembe kell venni, hogy a fiatalabb teljesítményrepülők jobban ismerik a gyakorló teljesítménygépeket (miután aránylag sokat repültek velük), de a néhány órai repülés után még ismeretlennek számító kimondottan teljesítménygépekkel nem tudják a napi lehetőségekhez képest a maximumot elérni, csak úgy, ha erre céltudatosan felkészítik őket.

A teljesítményrepülők rendszeres oktatása általában még nincs megoldva minden repülőklubban. A növendékek a „C” vizsga után gyakran magukra vannak hagyva és oktatóik keveset ellenőrzik őket kétüléses repülőgéppel Ennek következménye a sok sikertelen 50 km-nél rövidebb távrepülés. Az első termik körözése után tanácstalanul indulnak el a kitűzött feladat végrehajtására, s ennek következtében legfeljebb 30–40 km távolságra jutnak el. Ilyenkor módszertanilag leghelyesebb 1-1 kétkormányos termik bemutató a repülőtér légterében. A teljesítményrepülők nevelésére kitűnő alkalom az évenként megrendezésre kerülő II. osztályú vitorlázó verseny, ami nemcsak a megszerzett tudós összemérését szolgálja, hanem a feladatok célszerű végrehajtását is.

A teljesítményrepülők oktatásánál nem szabad figyelmen kívül hagyni az útvonalra való felkészülést sem. Ezért növelni kell navigációs ismereteiket, hogy biztonságosabban tájékozódjanak.

A balesetek, a gépsérülések elkerülése végett – bármennyire kitűnő képzettségű is a repülőgépezető – mindig a biztonság szabja meg a repülés folytatásának határát. Inkább 20–30 km-rel rövidebb távolságot repüljünk, de még biztonságos magasságból keressük a leszálló helyet és a helyi körülmények figyelembevételével szálljunk le. A biztonság szabályait a versenyeken, a rekord kísérleteknél sem lehet háttérbe szorítani. Mint a tavalyi példák mutatják, több repülőesemény elkerülhető lett volna, ha a repülőgépezető körültekintően választja ki a leszálló helyet. Ilyen esetekben figyelembe kell venni az országos elnökségnek a repülés biztonságos végrehajtására hozott intézkedéseit.

A több évtizedes tapasztalatok alapján összeállított szabályzatok minden jellegű repülésre, így a teljesítményrepülésre is vonatkoznak.

A távrepülést végzett gépek pilótái csak kellő helyzetmegítélés után kérjenek visszaszállítást céljára vontatógépet, mert több ízben előfordult már, hogy felelőtlen terepmegítélés miatt a vontatógép 100 km-t is repült, de a visszaszállítást a rossz terepviszonyok miatt nem végezte el. Emiatt értékes repült órák veszttek el hiába.

A teljesítményrepülés gazdaságosságának alapelve már a feladatok megtervezésénél figyelembeveendő. Az elmúlt esztendőben gazdaságilag nagy jelentőségű volt, hogy vitorlázó gépeink 30 000 km-t repültek visszaszállító eszközök igénybevétele nélkül. Az idén fokozni kell kezdő teljesítményrepülőknél a hurok, a háromszög útvonalakon történő távrepülések számát, mert ezek nemcsak gazdaságosaik, hanem a vitorlázópilóták jó képzésének fontos tényezői. Amikor távrepülésre alkalmas az időjárás, a klubok ne a helyi repülésekkel kísérletezzenek. A

fejlettebb teljesítményrepülőknél biztosítani kell a műszerrepülő kiképzést kétüléses géppel. Így olyan teljesítményrepülő gárdát lehet létrehozni a klubokban, melynek tagjai minden idő-helyzetben maximálisan ki tudják használni a klubok repülőgépeit.

A vitorlázóversenyeken való részvételhez a sportminősítési feltételek teljesítése szükséges, Ezért első cél az ezüstkoszorúsokkal a soron következő minősítési szint feltételeit repültetni és csak ezután induljanak nagyobb feladatokra. Ezért célszerűtlen, ha kellő tudás és tapasztalat nélkül vitorlázó repülőt rekordra, illetve aranykoszorú feltétel megrepülésére indítanak. A fejlettebb repülőknél viszont feladatul kell állítani a hazai rekordok megdöntését, az aranykoszorú és a gyémánt feltételek teljesítését. Az elmúlt évben a 14 aranykoszorún kívül sok esetben repülték meg annak egy-egy feltételét.

Teljesítményrepülési eredményeink növelése céljából ajánlatos, hogy a klubok felülvizsgálják vitorlázó szakosztályaik teljesítményrepülési tervét és a célszerűség jegyében még menetközben azokon a szükséghez képest változtatásokat végezzenek.”³

1960-ban Hajdúszoboszlón „vendégeskedik” Huszthy Misi bácsi. Június 11-én aztán 92 km távot repült – igaz át „toronyiránt” Romániába – és ugyanekkor 2205 m magasságot is teljesített.

Azt mondani sem kell, hogy a bánrévei repülőtéren minden évben 20-30 fiatallal változatlanul folynak az alap, azaz a „C” vizsgákig tartó képzések is. A téli hónapokban mindig rendben teljessülnek az elméleti tanfolyamok is. Ezekre Ózdon kerül sor a klubházban.

Ebben az évben repül először a nagyszerű Góbé prototípusa, amely aztán a későbbi évtizedek meghatározó hazai típusa lesz.

Az 1960-as évek elején a hangár melletti szolgálati lakásban Buris Jenő hangármester és családja lakott. Jenő bácsi, ilyen módon a téli üzemszünetben, a hangár és az egyéb javak őrzését is ellátta. Emlékszem, hogy kiválóan korcsolyázott, ami a gát nélküli Sajóból a reptérre kiömlött vízből keletkezett, hatalmas jégfelületeken rendkívül impozáns látvány volt. Tőle láttam először igazi műkorcsolyázó figurákat. A műkorcsolyázás számos alap és haladóbb elemét láttuk tőle. Nekünk, akkori gyerekeknek csak a bakancsra – korcsolya – kulccsal – kapcsolható korcsolyánk volt, neki viszont a cipővel egybeépített, valódi műkorcsolyája.



Rorárius László⁴ és a miskolci R-22SV, Super Futár B, a bánrévei repülőtéren⁵

1960 nyarán valamikor a miskolciak áthoz-

³ Repülés, 1960 (13. évfolyam, 1-12. szám) 1960-06-01 / 6. szám

⁴Miskolci Repülőklub, 1958-tól repült, D-vizsgás. Helikoptervezető-katonai pilóta, majd átkerül a Légirendészethez. 1999 rendőr ezredes, a Légirendészet parancsnoka.

⁵ Simon László gyűjteménye

ták bemutatni az új *Tréner* gépüket, a *HA-TRA*-t⁶



13

„ A kép [a gép] bánrévei látogatása során készült, pilótái Lánicz Tibor⁷ és Kőhalmi Károly⁸ voltak... ”⁹



Pihenő a bánrévei hangár előtt.¹⁰

Az ejtőernyősök eredményei láttán aztán csakhamar megjelennek itt is az *An-2*-es gépek, amelyek már nagyobb léptékben segítik a kiképzést. *Bogdándi Tibor*, valamint *Lánc Tibor* is sokszor itt volt, főleg, amikor már az ejtőernyősök az *An-2*-esből ugrottak, mert ennek általában ők voltak a pilótái, de erről majd az ejtőernyős fejezetben.

⁶ Zlin-226 Trener 6/ Zlin-226T-> MS Trener 6/0322 gysz.

⁷ Lánicz Tibor később valamivel a miskolci repülőtér parancsnoka. Aztán a Malév egykori Tu-154-es típus főpilótája, a Magyar Repülőszövetség elnöke, a Malév Repülőklub sportrepülője, egyik vezetője.

⁸ Kőhalmi Károly (volt cserkészrepülő) vitorlázó és motoros repülő, oktató, 1960-ban pedig ekkor a miskolci repülőtér parancsnoka.

⁹ Simon László emlékei

¹⁰ Básti József fényképe. Jobbról a második Básti József.

Aztán itt az első siker az ózdi ejtőernyősöknek!

„ Országos ejtőernyős bajnokság

Ejtőernyős sportunk fejlődését mutatja, hogy míg az elmúlt esztendőben 18- an indul-
tak az országoson, – most 30- an álltak rajthoz. A kitűzött versenyszámok azonosak voltak a
VB feladataival, – rendezőség igyekezett olyan körülményeket teremteni, amelyek között a
nehézségi fokok a világbajnoksági körülményeknek megfeleltek...

Az időjárás nehezítette a küzdők dolgát. Az ugrások 6–8 m/mp-es
szélben történtek. Így a napi 4 ugrás, plusz a szél ereje alapos fizikai
és taktikai próbatétel volt. (Ezért értékes Hüse Károly rekordja, aki
az egyik legtehetségesebb vidéki versenyzőnk).

**Hüse Károly, az ózdi repülőklub versenyzője
a 2000 méteres célugrásban 2,225 méterrel új
országos rekordot állított be**



Külön érdekesség volt, hogy a VB válogatott keret külön csapatot
képezett (a versenyzők ki lettek emelve klubjaikból). Ezért a csapat eredményekért nem alakult
ki olyan erős vetélkedés, mintha a VB keret tagjai klubjaik színeiben indultak volna.

A küzdelmet váltakozó szerencse kísérte. A 2000 méteres célugrásban Hüse Károly (Ózdi Re-
pülőklub) 2.25 méteres átlaggal új nemzeti rekordot ért el. Izgalmas volt a Gyulai–Binder
párharc. Binder 9 ponttal vezetett Gyulai előtt a célugrás után. Szép munkával húzott el Gyu-
lai mellett, – de Gyulai a stílus ugrás során 17 pontot vert Binderre, s ez elég volt ahhoz, hogy
az 1960. év bajnoka legyen. A VB keret tagjai közül Polonyi kiesett az összetett versenyből.
Miklós László a stílusugrásban szívós küzdelemben szerezte meg a harmadik helyet.

EREDMÉNYEK:

2000 m kombinált célbaugrás:

1. Hüse Károly (Ózdi Repülőklub)
2. Binder Lajos (XI. ker. Eje. Klub)
3. Gyulai György (Postás Rep.-klub)

2000 m stílus-ugrás:

1. Gyulai György (Postás rk.)
2. Polonyi László (Postás rk.)
3. Miklós László (Postás rk.)

összetett egyéni:

1. Gyulai György (1960. évi országos bajnok)
2. Binder Lajos

3. Miklós László...¹¹

Ekkor azonban még a *magyar ejtőernyős válogatott* egy zárt csoport, amelyben budapesti ejtőernyősök vannak, a korábbi idők nagy nevei és kiváló sportolók.

„Az idei bajnokságon már erősen érezni lehetett a „nagy próba” – a bulgáriai világvetélkedés előszelét. A másod és harmad osztályú bajnokságok csak előjátéknak számítottak – annak ellenére –, hogy egy-két vidéki tehetség szereplése nyomán reménykeltő nevek kerültek az eredmény táblára...”

Azután hírek *repülő- és honvédelmi napokról*. Itt már a *„honvédelmi nap”, „honvédelmi bemutató”* jelző mindenütt ott van a *repülőnapokon* is.

„ Szövetségünk az országban eddig 39 helyen rendezett honvédelmi sportnapot, a helyi fiatalság bevonásával. A sportnapokon repülő, ejtőernyős és modellező bemutatók is voltak, önálló repülőnapot tartottak Szegeden, Szolnokon, Sztálinvárosban¹², melynek keretében a szövetség motorkerékpáros akrobatacsoportja is nagy sikerrel szerepelt. A szövetség ezenkívül számos alkalommal nyújtott segítséget repülőgéppel és ejtőernyővel a munkásárság gyakorlataihoz, a vidéki ifjúsági napokhoz, a különböző úttörő-rendezvényekhez, valamint a járási, községi honvédelmi napokhoz.”¹³

„ Ejtőernyősök a stadion felett

Vasárnap délután repülők jelentek meg az ózdi stadion felett. Aztán a gépektől apró pontok váltak el, kinyílt az ejtőernyő, s az ugrók a stadion gyepszőnyegére értek.

Ózdon Honvédelmi Napot rendezett az MHS. Csehszlovák és magyar motorosok tartottak különféle ügyességi bemutatókat. Szabó Miklós „Tréner” típusú repülőgépével a műrepülés sok szépségével ismertette meg a többezres nézőseregét.

A borsodi modellezők műrepülésre előkészítik gépüket és nemsokára felbúg a kis motor



A borsodi modellező klub tagjainak műrepülő modelljei szintén nagy sikert arattak. A csehszlovák motorosok ügyességi bemutatót tartot-

¹¹ Repülés, 1960 (13. évfolyam, 1-12. szám) 1960-08-01 / 8. szám

¹² 1961. novemberben keresztelték át csak Sztálinvárosról Dunaujvárosra!

¹³ Repülés, 1960 (13. évfolyam, 1-12. szám) 1960-07-01 / 7. szám

tak: átugrattak égő tűzkarikán, földre leállított sörösüvegeket kerültek meg motorjaikkal, anélkül, hogy az üvegeket feldöntötték volna.



Tréner az ózdi stadion felett

Végül alkalmunk nyílt beszélgetni Hüse Károly ejtőernyőssel, akinek nevét országos csúcs fémjelzi. Bár eredményét túlszárnyalták a nemrégén lezajlott bulgáriai világbajnokságon, nem esett kétségbe ezért. – A rekordnak az a sorsa, hogy megdőntsék – mondta – majd igyekezni fogok új rekordot beállítani.

S a vasárnapi ugrásából ítélve ez sikerül is majd neki.

K. Gy.¹⁴

Az Ózd – Bánréveiek szerepelnek a „fegyelmetlenkedő” repülők között. Koszticsák Attila sajnos név szerint is említve volt, igaz, hogy „megtörte” a Szellő szárnyvégét... le is tiltották időlegesen. Gondolom ilyen azért sok helyen előfordult...

„ A repülő és ejtőernyős kiképzésben az események csökkentéséért...

A magyar repülősport 1959-ben hármas jubileumot ünnepelt. Az eredmények, amelyek az elmúlt évtizedek alatt születtek és megalapozták a magyar repülősport hírnevét, csakis a repülés ügyéért önzetlen munkát végző személyeknek köszönhető. Az elmúlt 15 évről azonban külön megemlékezünk. Hazánk felszabadulásakor, csak roncs gépek maradtak ránk örökségként. A felszabadult fiatalság nem ismert lehetetlent, és pártunk vezetésével Ismét megalkotta a repülés alapjait, de egy merőben új szellemű repülés alapjait. A célkitűzések helyességéről, gondolom elegendő a 15 év eredményeit figyelembe venni. A legnagyobb elismeréssel kell szólnunk azokról, akik az elmúlt 15 évben hozzásegítették a repülősportot a mai kifejlődéséig és azokról, akik jelenleg is akár függetlenített, akár társadalmi munkásként fejtik ki tevékenységüket a fiatalok szocialista szellemében történő repülő kiképzésénél.

De a leggondosabb repülő kiképzés mellett sem szabad eltitkolni azokat a hibákat, amelyek az elmúlt esztendőök során rendkívüli eseményekhez, géptörésekhez vezettek. Az események Igen gyakran intézkedési hiányosságokból, vagy az intézkedések helytelen végrehajtásából, valamint felületességből és fegyelmetlenségéből következtek be.

Természetesen nem nézhetjük tétlenül az olyan eseményeket, ahol a kiképzésben részvevő személyek esetleg súlyosan sérülhetnek, nem szólva az ily esetben másodfontosságú, de igen jelentős értékű népvagyong rongálódásról sem.

Ezért a következőkben a balesetek okaira szeretnék rámutatni, figyelembevve azok csökkenését szolgáló intézkedéseket, a fennálló hiányosságainkat és az ezekből adódó feladatainkat.

¹⁴ Repülés, 1960 (13. évfolyam, 1-12. szám) 1960-10-01 / 10. szám

Baleseteinket először 1950-től kívánom a statisztika tükréből ismertetni, mert ettől az évtől számíthatjuk a repülés tömegesítésének kezdetét, és a fiatal sportág, – az ejtőernyőzés megindítását. Elsőnek a legkiterjedtebb repülési sportág, a vitorlázó repülés töréseit vizsgáljuk meg az 1. sz. táblázat alapján.

I. TÁBLA

Év.	Vit. gép- állomány.	Felsz. száma.	Repült idő (óra)	Vizsgák száma.	Telj. repülés.	Törés szám.	1 eseményre eső felsz. szám.
1950	223	100 000	8 700	1916	119	137	730
1951	213	91 000	7 000	1158	815	74	1230
1952	389	85 000	9 600	1608	114	62	1380
1953	417	103 000	11 100	1168	590	67	1530
1954	—	104 000	14 100	1109	439	59	1760
1955	—	100 000	13 800	1067	770	39	2580
1956	491	85 000	15 900	704	830	38	2240
1957	470	94 000	17 600	832	1203	44	2140
1958	459	83 000	18 300	746	2088	21	3960
1959	448	89 000	19 400	871	2202	27	3300

A táblázatból látható, hogy pártunk, a Magyar Szocialista Munkáspárt és a Forradalmi Munkás-Paraszt Kormány messzemenőleg támogatja a repülést, amire többek között az is utal, hogy gépállományunk megkétszereződött. Ezzel párhuzamosan növekedett a repült órák száma is, de a balesetek száma jelentősen csökkent! Az első nagy csökkenést 1951-ben láthatjuk, mikor bevezetésre került a kétkormányos kiképzés és kezdetét vette a minőségében módszeres oktatás. Ezzel természetesen némileg csökkentettük a túlméretezett növendék kiképzést is.

Hasonló a tapasztalat az ejtőernyőzés baleseteinél is, amelyeket az ugrási számokhoz viszonyítva a 2. sz. táblázatból láthatunk. Az ejtőernyős sportot is 1950–51-ben a túlméretezett kiképzés jellemezte. Volt rá példa, hogy 3 hetet elegendőnek találtak egy növendék kiképzésére, de a legelemibb felkészítési szempontokat gyakran elhanyagolták! Az egészségtelen hajrát e sportágban 1955-ben, majd 1958-ban jelentősen lecsökkentettük.

II. TÁBLA

Év.	Ugrás szám.	Személyi sérülés.
1951.	9118	Nem ismeretes.
1952.	7214	Nem ismeretes.
1953.	8451	63
1954.	6250	25
1955.	4930	31
1956.	5720	22
1957.	7560	24
1958.	7419	34
1959.	8088	29
1960. V. 31.-ig	4000	8

A legutóbbi 2 év eseményei, melyeket a 3. sz. táblázat mutat, magukba foglalják már mindhárom kiképzési ágban előfordult baleseteket.

A táblázatok vizsgálata után nézzük meg, milyen következetes munka eredménye az, hogy 10 év alatt 137-ről 27-re, és 63-ról 29-re csökkentek le, például a vitorlázórepülés és ejtőernyős sport rendkívüli eseményei...

III. TÁBLA

Év.	Vitorlázó repülés		Motoros repülés		Ejtőernyőzés	
	Felszállási szám	Esemény szám	Felszállási szám	Esemény szám.	Felszállási szám.	Esemény szám.
1958.....	83 608	21	27 842	15	7419	34
1959.....	89 866	27	25 707	12	8088	29
1960. V. 31.-ig.....	18 827	7	8 442	2	4000	8

Hasonló oktatói hiányosság pl. távrepüléseknél a helytelen útvonal kiválasztás. Minden esetben a vitorlázó kiképzésvezetők írják alá a távrepülési feladat végrehajtására Induló repülőgép vezető repülési lapját és elnézőek a megállapított útvonal veszélyessége felett. Így pl. az elmúlt évben a gyöngyösi repülőtérrel, valamint Bánrévéről egy-egy nagyképzettségű repülőgépvezető olyan távrepülésre indult, melynek útvonala erdővel borított hegyek felett

húzódott. Feladatukat a kedvezőtlen időjárás miatt végrehajtani nem tudták és emiatt a biztonság érdekében kis magasságból szükségessé vált az országhatár átlépése. Az esetből úgy látszik oktatóink nem tanultak, és ez évben is olyan háromszögrepülési útvonalakat állítottak össze, melyek metszik olyan repülőterek légterét, melyeken nem a szövetség repülési munkáját bonyolítják le. Bár nem vezetett balesethez, de hiányosságként meg kell állapítanunk, hogy a motoros repülőgépvezetők nem tartják be az útvonalrepülésekre vonatkozó magassági lépcső módosítást...



MHS jelvény

A fegyelmezetlenségre példának említem a tavalyi szentesi katasztrófát, de a katasztrófa ellenére is újabb fegyelmezetlenségeket követtek el. Az elmúlt évben Szoboszlai György miskolci repülőgépvezető versenyrepülés közben túlzottan törekedett a feladat végrehajtására, Kis magasságból szabályosan leszállni már nem tudott, ennek következtében teljesítménygépét jelentősen összetörte. Ez évben Koszticsák Attila bánrévei teljesítményrepülő kis magasságban gondatlanul változtatni kívánt a leszállóhelyével kapcsolatosan, de gépének szárnya forduló közben földet ért és így megsérült. A gondatlanság következtében ez évben már több repülőgép sérült a repülőtereken. A repülőtér parancsnokok és kiképzésvezetők nem elég körültekintőek az időjárás változásakor, így a szélviharok több esetben jelentős károkat okoztak a repülőgépekben. A fegyelmezetlenkedőknek csak annyit, hogy nemcsak akkor kapnak büntetést, amikor a fegyelmezetlenség gépsérüléssel párosul. Erre például a budaörsi repülőtéren az elmúlt évben sorozatosan elkövetett nagygépes repülési fegyelemsértést említem, aminek következtében a pilótát hosszabb időre a repülésről leállítottuk.

*Farkas Endre őrgy. a MHS repülési osztályának vezetője*¹⁵



Szabadkai Éva és Koszticsák Attila esküvője, Bánréve, 1960. augusztus¹⁶

1960. augusztusban a két bánrévei sportrepülő, házasságot kötött.



¹⁵ Repülés, 1960 (13. évfolyam, 1-12. szám) 1960-08-01 / 8. szám

¹⁶ Rónaföldi Zoltán gyűjteménye. A házasságkötés után Éva a repülést befejezte, csak Attila folytatta.

„Nálunk, Bánrévén a HA-5222-es B Ifjúság repült. 1960-61-ben én is ezzel végeztem a dugóhúzó gyakorlatot és a vontató kiképzést.

Emlékezetes momentumom, hogy 1960. augusztus 11.-én Kardos József oktatóval az ózdi vasgyár felett 2 óra 43 percet repültünk ezzel a géppel.”¹⁷

„14 – 18 éves koromban ez volt a legcsodálatosabb hely. Imádtam oda menni és ott nyüzsögni.

Én csak kis pont voltam a bánrévei sportrepülés életében, hiszen a viszonylag nagy idő intervallumból mindössze néhány évet tudtam részt venni benne. Ezekre az időkre meghatódva emlékszem és habzsolom magamba az új információkat, még ha azok sajnos már régmúltak is. Egyébként én abban az időben Bánszálláson laktam és Ózdra jártam gimnáziumba.”¹⁸

„ Bánrévén én is az 5222-es Ifjúsággal végeztem a dugóhúzó bemutatót Básti Józsi bácsi oktatómmal. Jobbra-balra, de a luping elmaradt...”¹⁹

„ Bátrak sportja

Mikes Balázs vajúrtanuló szerelmese a vitorlázó repülésnek. Szabadidejében kint található mindig a bánrévei repülőtéren. A felszállás előtti pillanatokban Borsodi István reptérparancsnok tanácsokkal látja el az ifjú sportrepülőt.”

Mikes Balázs az Ifjúságban²⁰



Hüse Károly visszaemlékezéséből

„... Tizenegy évvel ezelőtt Bánrévén ugrottam. Kétülékes géppel szálltunk fel. A pilóta bemondata a magasságot: 1500 méter. Kinyitottam a gép ajtaját, megkezdtem a stílugrást.²¹ Az első szaltót még csak megkezdtem, amikor lenéztem a földre, s a másodperc töredéke alatt

¹⁷ Simon László emlékei

¹⁸ Molnár István bejegyzése a facebook oldalra feltett, bánrévei repülő fényképekhez, illetve részletek a levelezésünkből.

¹⁹ Molnár István visszaemlékezései

²⁰ Észak-Magyarország, 1960. szeptember (16. évfolyam, 206-231. szám) 1960-09-07 / 211. szám

²¹ Milyen gép lehetett? A Po-2-esen nem volt ajtó. Esetleg UT-2 Galamb, Miskolcra? Esetleg Jak-12?

nyitottam az ernyőt. Kiderült, a pilóta rosszul mondta be a távolságot. Csak 1200 méter magasból ugrottam. Ha akkor befejezem a szaltót, ma már nem élek...”²²

Hüse Károly ekkor a Falus Gábor által készített riportban beszélt. Az időpontból egyértelmű, hogy az esemény 1960 nyarán – őszén történhetett, Bánrévén.

A repülőnapok, amelyből többre is emlékszem, mert nagyjából minden évben megrendezték, igen változatosak voltak, ha nem is olyan tömegű géppel, mint az 1950-es évből.



Erről már jó előre értesültünk a repülőtéren való jövés-menésünk közben, de szokás volt hetekkel előtte a Po-2-esből a röpcédulák szétszórása is a környező településeken, de főleg Ózdon és Putnokon.

„Eredeti” festésű Pilis²³

A repülőnapokat mindig megelőzte a nagyszabású építkezés a reptéren. Minden esetben fából pavilonokat építettek, hogy a több ezer embert megfelelő szinten el lehessen látni étellel-itallal. Általában a hangár melletti kertek aljában telepítették ezeket az „objektumokat” melyek a vasúti telep házaival egy magasságig értek. Itt aztán volt minden, étel, ital, fagyalt, meg számos egyéb, ami ilyenkor eladható volt. Az akkori vendéglátó ipari vállalatok igencsak kitétek magukért ilyenkor. Az előzőeken kívül a céllövöldéseken át a bazárosokig mindenki jött. Egy-egy repülőnap óriási népünnepély is volt egyben, melyre a párt, a szakszervezet és az ifjúsági szervezetek is alaposan rászervezték. A legjobb dolgozókat ingyenes belépőkkel látták el, de a helyszínen váltható jegyek se voltak olyan árban, hogy azt ne lehetett volna megfizetni.

Pálóczi Ferencet többször is láttam, és róla mindig a repülőnapok, valamint a pirosra festett Jak-11-es²⁴ gép jut eszembe, amellyel csodálatos műrepüléseket végzett. A festés alapján a HA – JAA, -JAB, vagy a -JAC gépek közül lehetett valamelyik.

A program is igen változatos volt, de az állandónak tekinthető bemutatók mindig megvoltak. Egy-egy repülőnapra több ezer néző jött össze, hiszen akkor óriási létszámú kohászat, bányászat, ipar működött a környéken. Ezek a cégek, intézmények pedig kötelességüknek tartották, hogy a dolgozóikat ellássák jeggyel. A repülőnapok látványosságai természetesen mindenkor a csörléses, vontatásos vitorlázórepülések. A stílusos repülés, a pontos leszállás. Láttunk szépen kivitelezett műrepüléseket vitorlázó gépekkel. A motoros gépek bemutatói, a ballonvadászat mindig különleges eseménynek számítottak.

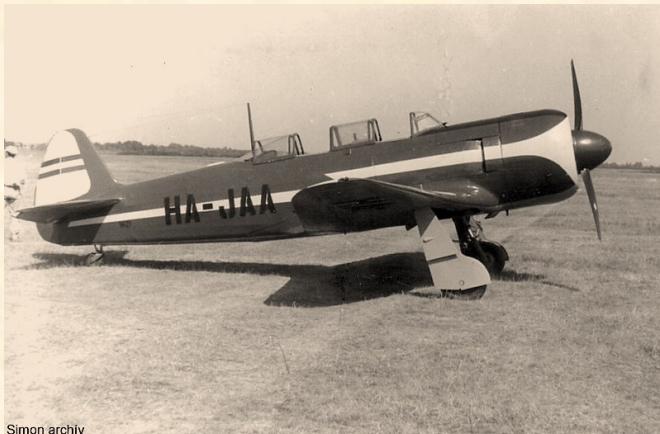
²² Légistaféta az Adrián. Szolnok Megyei Néplap, 1971. szeptember (22. évfolyam, 205-230. szám)

²³ Kasza József gyűjteménye

²⁴ www.avia-info / 1958-1963 között voltak üzemben, utána selejtezésre kerültek

A repülőnapok nagy-nagy szenzációja volt mindig, a különféle ejtőernyős ugrások bemutatása.

A repülő bemutatók természetesen délelőtt lementek, de sokszor délután és még este is folytatódott a program. A 60-as évek elején az *Ózdi Kohász* NB 1-es csapat volt. Egy repülőnap délutánján, a bánrévei focipályán az *Ózdi Kohász* és a *Putnoki Bányász* mérkőzött egymással.²⁵



Simon archív

Jak-11 Ölyv, HA – JAA²⁶

Az egyik repülőnaphoz tartozik egy érdekes történet. Estére szabadtéri filmvetítést is terveztek a hangár előtt. Szépszámmú nézőközönség jelent meg az eseményen, mivel ragyogó nyári este volt. Ez azonban már elmaradt, mivel a mozis, aki egy vontatható kocsiból vetített volna, összekülönbözött *Borsodi Istvánnal*, a repülőtér parancsnokával. A nézeteltérés témája az volt, hogy a klub a vetítést előre kifizette, de a mozis, amikor meglátta a nagyszámú közönséget még megpróbált újabb belépődíjat szedni. Mivel ettől a szándékától a rábeszélés ellenére sem akart elállni, ez lett a veszte a jóembernek, mert rövid úton elzavarták, kocsistól, gépestől, filmestől..., de ez semmit sem vont le a nap sikeréből, sőt a nézők igazságérzetével is erősen találkozott.

Akkoriban, a manapság divatos, szinte elmaradhatatlan tűzijáték, még nem volt. A repülőnap estéjén viszont a nagyszámú és a lejáratú időhöz közeledő rakétákból rendszerint nagyon sokat kilóttak – rakétapisztolyokból – ezzel is feledhetetlenné téve a napot.

**Simon László a bánrévei hangár előtt,
a hátán egy pilóta-mentőernyő
és a „repülőtéri kutya”²⁷**



A klub ebben az időszakban viszonylag jól működik. Az állami támogatás, valamint az *ÓKÜ*²⁸ a járás és a város támogatása szűkösen, de elegendő a munkára.

²⁵ Az *Ózdi Kohász* az 1961-62 szezonban volt NB1-es csapat. A csapat egyik kiválósága volt Csernai Tibor, aki ebben a szezonban 19 góljával, Tichy Lajos mögött, a második lett. Olyan neveket előzve meg, mint Albert Flórián, Göröcs János, Sándor Károly.... Később talán ez is oka lehet, hogy a kohászati támogatás inkább a labdarúgás felé megy majd és ezért feláldozzák a repülőklubot? (RZ)

²⁶ Simon archív

²⁷ Simon László gyűjteménye. (Laci a kezdetben repül, C vizsgás már, amikor elkezdi ejtőernyőzni is. Később már ez a fő profilja és élethivatása is ez lesz.) RZ

²⁸ Ózdi Kohászati Üzemek

„1960-ban egy GAZ 51-es teherautót is kaptunk. Igazan nem volt rá szükségünk, de ha mar volt, beállítottuk személyszállításra, Ezzel jártunk le és haza a repülőtérrel. Jó volt, nem kellett a vonathoz igazodni. Volt, amikor a helyi tsz-nek is besegítettünk aratáskor a betakarításba. Ez nagyon jól jött nekik, viszonzásul ők is segítettek a repülőtér kaszálásánál.”²⁹

1960-ban a repülőtérre időszakosan több *Tréner* gép is kihelyezésre került, oktatókkal együtt, hogy a klub legrátermettebb és alkalmas tagjainak kiképzést biztosítsanak.

Még ebben az évben az ejtőernyős szakosztály életében jelentős változás állt be, amikor *Hüse Károlyt* katonai szolgálatra behívták. A szakosztály vezetését *Simon László* és *Batizi János* vették át. Ekkor azonban ez már nem okozott törést, mert a vezetők minden gond nélkül vitték tovább a jó munkát.

Az 1960-as évek legelejéig az *Iffúság-B* volt a klub kétkormányos kiképzőgépe. Ezt csörlésből és motoros vontatásból is repülték. Ez a bánrévei repülésben kimondottan hasznosnak bizonyult, mert a vontatásos kiképzést oktatóval lehetett kezdeni. De érdekes módon visszajött egy *Koma* is a 60-as évek elején.

Az *Iffúság* géptípusnak azonban voltak bizonyos technikai korlátai. Először a műrepülésben kellett korlátozni a lehetőségeit, majd pedig fáradásos tönkremeneteli jelenségekre figyeltek fel. Az első balesetre is sor került: műrepülés gyakorlása közben egy *Iffúság* szárnybekötő szerkezete eltört, s a gép vezetőinek ejtőernyővel kellett a zuhanó gépet elhagyniuk, szerencsére nem *Bánrévén*.

A *Z-03 A Iffúság* tervezésekor azzal a feltételezéssel éltek, hogy a fémszerkezet hosszú élettartamú, a szerkezeti megoldások egyes hibái azonban a gyakorlatban ennek ellenkezőjét bizonyították. A *BME Repülőgépek Tanszéke* által végzett laboratóriumi fásztó vizsgálatokhoz a levegőben töltött órák és a fel-, illetve leszállások arányát 1:5-ben tételezték fel. (Ez az érték a valóságban a hasonló feladatú iskolagépekkel inkább 1:10 körül van.) A szerkezet szempontjából kedvezően megállapított feltételekkel végzett vizsgálatok eredménye azonban az *Iffúság* esetében rendkívül rövid élettartamot mutatott. A törzsrács főtartó-bekötést hordó rácsrúdja már 275 üzemóra, a főtartó-vasalás pedig 8239 óra után károsodott. A károsodás oka elsősorban a szárnybekötés megoldásával volt kapcsolatos, és a fa szerkezeti elemek a kísérletek befejezése után is még üzemelésre megfelelő állapotban maradtak.³⁰ A gépeket végül a 60-as évek elején kivonták.

A klub motoros gépe ebben az időszakban a *HA – POG* jelű, *Po-2*-es gép volt. Erről részletesen a motoros repülési fejezetben lesz szó.

A repülőklubok sohasem voltak pénzügyileg, anyagilag jól ellátva. Egy idézet, ami a „*Segíts magadon az Isten is megsegít!*” fejezethez tartozik. Ez a „*nép vagyonának*” bizonyos fokú „*herdálását*” ismerteti, bár jól átgondolva, inkább a *hasznos célokra fordítását*...

²⁹ Básti József emlékei

³⁰ Jereb Gábor: Magyar vitorlázórepülőgépek

„ Abban az időben volt, hogy a gyár, melegítő és olvasztó kemencéinek fűtésénél a gázhoz még alapbenzint is kevertek. Akkor még ilyen is lehetséges volt. A tartálykocsikat, hogy ne kelljen értük állaspénzt is fizetni, egy bizonyos időn túl, a szerelvényt elvitték és másikat toltak a helyére, még ha maradt is benne valamennyi benzin.

Ilyenkor Mogyorósi László részlegvezető leszolt nekünk, hogy ha van üres hordóknak, jöjjünk érte. Nekünk pedig mindig volt 5 – 8 üres hordóknak! Volt egy GAZ 51-es teherautója a repülőtéren, amire fölraktuk a hordókat, és az istenmezei fejtőállomáson megtöltöttük azokat. Csak utána vitték el a szerelvényt. Ez jó néhányszor megisméltődött az évek folyamán és mi igen jól jártunk vele, mert ezért nem kellett fizetni. Nem is beszélve arról, hogy táborok idején sokat lehetett repülni, vagy kirándulni járni a növendékekkel.

Igaz, ez a benzin ilyen formában a repülőgép motorjába, de az autóba sem volt jó. De volt nekünk a központi üzemanyagraktárból ólometil,³¹ amivel az oktánszámot följavítottuk és máris repülőbenzin lett belőle. 200 literes hordóba alig 1 dl kellett.

Ezért Bánréve mindig jó példával járt elől a többi repülőterekkel szemben a központ előtt, mert a fogyasztási normát – motoros gép, csörlő-aggregátor és gépkocsi esetében – jó pár literrel csökkenteni tudtuk. (Később erre sokan rájöttek.)

Így volt lehetőségünk, hogy a határőrséget is sokszor kiségettük üzemanyaggal, sőt volt eset, hogy a szlovák határőröknek is jutott. Így jó viszony alakult ki azokkal is, hiszen a szlovák határ alig 2 km-re volt a repülőtértől, Mindig elnézték, ha 1 – 2 gép átment a határon. Csak arra kértek, hogy le ne szálljunk, mert azt már jelenteni kell nekik. Többször volt nekem is alkalmam, hogy még Rozsnyóig is elmentem. Arra volt jó idő. Igaz, ez 2000 m fölött történt, amit talán ők nem is láttak. Természetesen, ez vitorlázó gép volt, ami tudvalevőleg hangtalan.”³²

³¹ Az oktánszám, kompresszió túrés, a benzin nyomástűrésére, illetve öngyulladására vonatkozó mérőszám. Benzinhez kevertek régebben a sűrítettség növelése céljából az ólom-terraetil Pb(C₂H₅)₄, amely rendkívül mérgező folyadék. Újabban nem (vagy kevésbé) mérgező anyagokkal (ETBE, MTBE) javítják az oktánszámot. Az ólom-terraetil használatának betiltása óta a benzin gyakorlatilag nem tartalmaz ólmot.

³² Básti József visszaemlékezései

A bánrévei repülőtér, 1961.

„Időgép, 1961”

- ✓ január 1. – Kísérlet a jugoszláv pénz- és gazdasági reformra.
- ✓ január 3. – Az USA megszakítja a diplomáciai kapcsolatokat Kubával.
- ✓ január 16. – 21 év után visszatérnek Kanadából Krakkóba, a királyi várba a Wawel híres kincsei, köztük számos világhírű gobelin.
- ✓ január 17. – Patrice Lumumba meggyilkolása.
- ✓ január 20. – John Fitzgerald Kennedy az USA elnöke.
- ✓ január 22–február 7. – Czinege Lajos altábornagy, honvédelmi miniszter vezetésével magyar delegáció tárgyal Moszkvában.
- ✓ február 12. – A Jugoszláv Kommunista Szövetségének (JKSZ) Elnöksége és a Központi Bizottság (KB) kibővített ülése, amelyen visszautasítják a kommunista és a munkáspártok Jugoszláviát elítélő nyilatkozatát.
- ✓ február 15–16. – Andrej Grecko marsall, az Egyesített Fegyveres Erők főparancsnoka Budapesten tárgyal.
- ✓ február 16. – A szejm elfogadja a lengyel nemzetgazdasági fejlődését előirányzó 5 éves tervet (1961–65).
- ✓ március 1. – A csehszlovák népszámlálási adatok szerint az ország lakossága 13 745 577 fő, melyből 518 782 fő vallja magát magyarnak.
- ✓ március 21. – A román Nagy Nemzetgyűlés a munkáspárt első titkárát, Gheorghe Gheorghiu-Dejt választja meg az újonnan létrehozott Államtanács elnökévé, míg Ion Maurer a kormányfői posztot kapja.
- ✓ március 28–29. – A Varsói Szerződés Politikai Tanácsadó Testületének moszkvai ülése, melyen a magyar delegációt Kádár János és Münnich Ferenc vezeti.
- ✓ április 4. – A Tóth Lajos vezérőrnagy, megbízott vezérkari főnök vezényelte katonai díszszemlén első alkalommal mutatják be a honvédség új légvédelmi rakétáit és a MiG –19 PM szuperszonikus vadászrepülőgép-raj 3 repülőgépét.
- ✓ április 12. – Jurij Gagarin – az akkor 27 éves főhadnagy, orosz kozmonauta – a Vosztok–1 űrhajó fedélzetén végrehajtja az első emberes űrrepülést.
- ✓ április 16. – A nemzetgyűlési és nemzeti tanácsi választások Lengyelországban, melyen a választók 98,34 %-a a Lengyel Nemzeti Egységfront jelöltjeire szavaz.
- ✓ április 17–20. – Sikertelenül végződik a kubai emigránsok partraszállási kísérlete a Disznó-öbölben, hogy megdöntsék Fidel Castro hatalmát Kubán.
- ✓ április 21. – A holland Dirk Stikker követi Paul-Henri Spaakot a NATO főtitkári beosztásban.
- ✓ április 22. – Az Algériában élő francia ultrák által létrehozott ún. Titkos Hadsereg Szervezete (OAS) vezetői – Maurice Challe, Edmond Jouhaud és Raoul Salan tábornokok – puccsot robbantanak ki, amely azonban április 26-ára megbukik.
- ✓ április 24. – Az Aeroflot légitársaság szolgálatba állítja a Tu–114 utasszállító repülőgépet.

- ✓ május 5. – Faji zavargások Alabama fővárosában, Montgomery-ben.
- ✓ május 15–18. – Lengyelországban az újonnan megválasztott szejm első ülésén megerősíti tisztségében a nemzetgyűlés elnökét, Czesław Wycechet és az államtanács elnökét, Aleksander Zawadzkit.
- ✓ május 19. – Harckészültségi szolgálatba helyezik az 1. honi légvédelmi rakétaezredet.
- ✓ május 20–13. – Francia-algériai tárgyalások Évian-les-Bainsban.
- ✓ június 3–4. – John Kennedy amerikai elnök és Nyikita Hruscsov, az SZKP első titkára, a Szovjetunió Minisztertanácsának elnöke Bécsben tárgyal a világpolitikai helyzetről és a két ország kapcsolatáról.
- ✓ június 21–22. – A Csehszlovákia Kommunista Pártja (CSKP) Központi Bizottsága ülésén elhatározzák, hogy 1970-ig a mezőgazdasági termelést az ipari termelés színvonalára emelik.
- ✓ június 23. – Életbe lép az Antarktisz-egyezmény, amely kikötötte a kontinens semlegességét.
- ✓ július 1. – Veszprémben megalakul az 1. honi légvédelmi hadosztály-parancsnokság.
- ✓ július 4. – A K-19 atommeghajtású tengeralattjáró balesete.
- ✓ július 21–22. – Czinege Lajos honvédelmi miniszter – Ugrai Ferenc vezérkari főnök és Soós Sándor ezredes, szervezési és mozgósítási csoportfőnök kíséretében – Moszkvában tárgyal.
- ✓ augusztus 3. – Felállításra kerül az 5. összefegyvernemi hadsereg-parancsnokság, a 11. harckocsi-, a 15. gépkocsizó lövés-, valamint az 1. honi légvédelmi hadosztály, a Repülőműszaki Tiszti Iskola, illetve a HM Anyagi-Technikai Főcsoportfőnökség.
- ✓ augusztus 6–7. – German Sz. Tyitov őrnagy a Vosztok-2 űrhajó fedélzetén 17-szer megkerüli a Földet.
- ✓ augusztus 6. – A Malév HA-TSA lajstromjelű DC-3-asa budapesti sétarepülő járaton – Zuglóban az Erzsébet királyné útja és Lumumba (ma Róna) utca sarkán – egy lakóházra zuhan. A gépen tartózkodó 27 utas és négyfőnyi személyzet, valamint a földön három fiatal életét veszíti. A balesetet a pilóták hibája okozta. Az eset után hosszú időre betiltották a budapesti sétarepüléseket.
- ✓ augusztus 13. – Megkezdődik a berlini fal építése.
- ✓ augusztus 26. – Kivégzik az 1956-os forradalmat követő megtorlás részeként az utolsó életben hagyott személyt is: a szervezkedés vezetésének vádjával fellebbezési lehetőség nélkül halálra ítelt, foglalkozását tekintve műszerész, Nickelsburg Lászlót.
- ✓ szeptember 1–6. – Az el nem kötelezett mozgalom első csúcsertekezlete Belgrádban, 28 ország részvételével.
- ✓ szeptember 5. – Az amerikai U-2-es felderítő repülőgépek először készítenek légi felvételeket a Kubába telepített szovjet légvédelmi rakétákról és MiG-21-es vadászgépekről.
- ✓ szeptember 13. – Megalakul a második Kádár-kormány.

- ✓ szeptember 18. – A Dag Hammarskjöld ENSZ-főtitkárt szállító Albertina nevű DC-6-os repülőgép, közvetlenül a leszállás előtt lezuhan a függetlenné vált, polgárháborús Kongóban. (A szerencsétlenségnek 16 halottja volt.)
- ✓ szeptember 18–19. – A csehszlovák nemzetgyűlés törvényt fogad el az állami ellenőrzésről és a nemzetgazdasági nyilvántartásról.
- ✓ szeptember 28. – A damaszkuszi katonai felkelés következtében felbomlik az Egyiptom és Szíria részvételével 1958-ban létrehozott Egyesült Arab Köztársaság (EAK), de Egyiptom megtartja ezt az elnevezést egészen 1971-ig.
- ✓ október 5. – Az ún. „berlini válság” hatására a honvédelmi miniszter – a 0037. számú parancsában – a második szolgálati évüket töltő sorállomány katonai szolgálati idejét határozatlan időre meghosszabbítja.
- ✓ október 17–31. – Az Szovjetunió Kommunista Pártja (SZKP) XXII. kongresszusa.
- ✓ október 31. – Sztálin holttestét elviszik a Lenin-mauzóleumból.
- ✓ november 13. – Josip Broz Tito jugoszláv államfő skopjei beszédében üdvözli az SZKP XXII. kongresszusának antisztálinista határozatait, egyben kijelenti, hogy lehetetlen a megbékélés az albán vezetéssel.
- ✓ december 13–15. – Az Észak-atlanti Tanács párizsi miniszteri ülésén a szövetség megerősítette Berlinnel kapcsolatos álláspontját, erőteljesen elítéli a berlini fal felépítését, és jóváhagyja a diplomáciai kapcsolatok újrafelvételét a Szovjetunióval annak megállapítása céljából, hogy találnak-e tárgyalási alapot; továbbá bejelentik egy mozgékony alkalmi erő felállítását.
- ✓ december 27. – Szovjet emlékirat a nyugatnémet kormányhoz a két ország kapcsolatáról.

Határozatlan dátumú események

- ✓ Kína és Észak-Korea meg nem támadási szerződést köt.
- ✓ Habsburg Ottó írásban lemond az osztrák trónigényéről. (Magyarországgal kapcsolatban azonban sosem tett ilyen gesztust.)

1961 a sportban

- ✓ Phil Hill nyeri a Formula–1-es világbajnokságot a Ferrarival.
- ✓ Az 1961-es Formula–1 Solitude Nagydíj nyertese: a brit Innes Ireland.
- ✓ A Budapesti Vasas SC nyeri az NB 1-et. Ez a klub második bajnoki címe.

1961 a zenében

- ✓ Megalakul a Zenit együttesből a Metró zenekar.
- ✓ A Scampolo együttes indulása

„Van, aki élete során sosem emeli fel a tekintetét a földről.

Mások repülésről álmodnak.”³³

„ Az új év küszöbén

Jelentős évet hagytunk ismét a hátunk mögött, amelyben klubjaink az Országos Elnökség határozatai nyomán tovább növelték eredményeiket.

Erősödött a klubok nevelő kiképző munkája, javult a kiképzési fegyelem, sportvonalon további lépéseket tettünk előre. A tagság gondozza, ápolja az értékes kiképzési eszközeinket, repülőtéri berendezéseinket, nőtt az általános műveltségi színvonal oktatóknál, tagoknál egyaránt. Tagságunk többsége megérti, hogy a repülés további fejlődése attól függ, hogy milyen mértékben vesznek részt az eszközök megóvásában, hogyan tudnak minél nagyobb mértékben hozzájárulni azok fejlesztéséhez.

Ha nem is volt az elmúlt évi munkánk minden hibától mentes, mégis nyugodt szívvel állíthatjuk, hogy az 1960-as évben klubjaink eredményesen oldották meg feladatukat, leküzdötték a fejlődés okozta akadályokat, további lépést tettek előre az Országos Konferencia határozatainak végrehajtása terén. Ezzel növelték annak lehetőségét, hogy szilárd alapokra építhessük további munkánkat, biztos lépésekkel mehessünk tovább a már megkezdett úton.

Szükség is van erre, hiszen a nemzetközi helyzet alakulása, a kül- és belpolitikai helyzet a tagság eszmei, politikai színvonalának állandó emelését, az ország gazdasági helyzete pedig a fokozott takarékoság, a költségek minél nagyobb mérvű csökkenését kötelezően írja elő számunkra.

Tény mindenki előtt, hogy az országos elnökség komoly erőfeszítéseket tesz a kiöregedett technikai eszközök feljutására, új, nagy értéket képviselő gépek, ejtőernyők beszerzésére. Ezt a feladatot annál eredményesebben tudjuk megvalósítani, ha a klubok megtakarított pénzeiket, helyesen, repülési segédeszközök, kiképzési anyagok beszerzésére fordítják, tehermentesítik az állami költségvetést ezek beszerzésétől.

Felhívja a figyelmünket a fokozott takarékoságra, hogy január elsejével indult a második ötéves népgazdasági terv ami mindennapi életünket teszi egyre szebbé, boldogabbá Az ötéves terv végrehajtása csak a legmesszebbmenő takarékoság figyelembevételével teszi lehetővé ezen célkitűzések megvalósítását. Ha figyelembe vesszük azt, hogy meg kell oldani a mezőgazdaság felszerelését korszerű gépekkel, fejleszteni kell az ipar termelő képességét, új ipari bázisok létrehozását, csak a nagyobbakat említve, akkor világosan, áll előttünk, hogy a beruházások érdekében a legminimálisabbra kell csökkenteni az inproductív, nem közvetlenül a termelést elősegítő kiadásokat.

Az az intézkedés, amelyet a kiképzési költségek csökkentésére hoztunk helyes, de csak kezdeti lépés volt és további erőfeszítésekre van szükség ahhoz, hogy még gazdaságosabban, oldhasuk meg feladatainkat.

³³ Joanne Harris

Nagyon fontos, hogy további lépéseket tegyünk előre a tagság szocialista szellemű nevelése terén.

A kommunista és munkáspártok kiáltványa a világ népeihez felhívja a figyelmet az agresszív imperialista erők mesterkedésére, amellyel a világbékét veszélyeztetik. Figyelmeztet arra az eszeveszett fegyverkezési hajszára, amelyet ezek az erők folytatnak, élükön az Amerikai Egyesült Államokkal. Afrikában és Dél-Kelet-Ázsiában fegyveresen avatkoznak be a szabadságukért küzdő népek belügyeibe, élesztgetik egy újabb háború tüzét.

A Szovjetunió vezette szocialista tábor országai a világ haladó embereinek szolidaritásával kísérve mérhetetlen erőfeszítéseket tesznek, hogy ellensúlyozhassák az imperialisták kalandor politikáját, hogy el tudják szigetelni a gyújtogatók által szított helyi tűzfészkeket.

Nem elég, ha klubjaink tagsága csak tudomásul veszi a lejátszódó eseményeket, hanem teljes erejével azon kell lenni, hogy aktív részesei legyenek a világméreteikben folyó békeharcnak. Ennek a termelőmunkában, a tanulásban és a kiképzésiben kell egyaránt megmutatkozni.

Az új esztendőiben tovább kell erősíteni az együttműködést a szövetségen belül valamennyi szakággal, hogy az összövetségi feladatainkban további sikerek születhessenek. Egységes politikai szellemet kell kialakítani, melyben nyílt állásfoglalás nyilvánul meg a szocialista haza szeretete iránt. Tovább kell javítani a fegyelmet a kiképző és sportmunkában, hogy az 1961-es évben az eddigieknél sikeresebben oldhassuk meg az elénk állított feladatokat.

Szorosabbra kell fűzni kapcsolatainkat az ifjúság nagy tömegszervezetével a KISZ-el, valamint a munkásörtség helyi szerveivel. Közös akciókon való részvételünkkel segítsük elő az ifjúság minél nagyobb rétegének honvédelmi felkészítését. A repülés és ejtőernyőzés biztonságának növelése érdekében javítani kell az együttműködést a KPM Légügyi Főigazgatóságával és a légirendészet szerveivel.

Az elmondottak megértetése tagságunkkal nagyrészen oktatóink és aktivistáink feladata. S amikor az új év küszöbén köszönetünket fejezzük ki az elmúlt évi áldozatkész munkájukért, további erőfeszítések megtételére szólítjuk őket. Legyenek élenjárók, példamutatóik a további feladatok végzésében, még nagyobb eredmények elérésében, az eseménymentes gazdaságos kiképzési és sportmunka megvalósításában.”³⁴

„Repülők országos értekezlete

A kiképzési esztendő értékelésére egybegyűltek szövetségünk repülőoktatói és aktivistái. Nagy Béla elvtárs beszámolt a repülési osztály és a klubok évi munkájáról. Beszélt az oktatók módszertani és pedagógiai fejlődéséről és a javuló repülési fegyelemről. Jelentősen növekedett a kiképzés biztonsága. A politikai nevelő munkáról elmondotta, hogy bár jelentős javulás mutatkozik, – az aktivitásra egyes helyeken még a hullámvész a jellemző. Az a fő feladatok egyike, hogy a repülőklubok tagsága megismerje a szövetség más kiképzési munkáját is, és ezekben résztvegyen, – elsősorban a honvédelmi alapismeretek elsajátításában. A fő elv – mondotta Nagy Béla elvtárs – amit az MHS sporthatározata leszögez: „A testnevelési és

³⁴ Repülés, 1961 (14. évfolyam, 1-12. szám) 1961-01-01 / 1. szám

sportmozgalom fő célja hazánkban, hogy sajátos eszközeivel hozzájáruljon a szocialista társadalom felépítéséhez és védelméhez.”

A beszámolót széleskörű vita követte, amelynek során többen rámutattak a nevelés fontosságára, – ami előfeltétele a balesetmentes repülőképzésnek. Sok oktató és repülőterparancsmok beszámolt a klubjában folyó munkáról és jövő évi terveiről.

A vitában felszólalt Szabó István altábornagy elvtárs, szövetségünk elnöke is.

– Az évi munka értékelésének igen nagy jelentősége van – mondotta. Eredményes volt az ez évi repülőmunka. A kiképzés minősége javult, – s ezt az elért eredmények igazolják. Emellett hibák is előfordulnak, ezek kijavítására az Országos Elnökség határozatokat hozott. A megyei és járási szerveink irányító, segítő munkájában örvendetes javulás tapasztalható.

– Ma a békéért folytatott gigászi küzdelemnek vagyunk tanúi és résztvevői. A szocialista világrend állandó gazdasági, politikai és honvédelmi erejének óriási növekedésével sikerült elérni, hogy az imperialistákat asztalhoz lehet kényszeríteni, hogy tárgyaljanak. A mi munkánk kapcsolódik a problémához, mégpedig a hazánkban is elért gazdasági-politikai és védelmi erőnek szerepet kell játszani a béke tartós biztosításában. Minél eredményesebb szövetségi munkánk, annál jobban járulunk hozzá szocialista vívmányaink biztosításához.

– Nagyon komolyan foglalkozunk a vitorlázórepülő géppark minél jobb karbantartásával. Terveket kell kidolgozni szinte repülőterenként, hogy a gépparkot óvjuk, ápoljuk. Mindent megteszünk, hogy amikor lehetséges, az új tervezésű vitorlázórepülőgépek széria gyártása megkezdődjék. A szükséges anyagiakat e célra tervbevetjük.

– Többen is szép példákat említettek az értekezleten arról, hogyan kell a kiképzés a nevelés egységét megteremteni. E példákat követni kell, hogy a többi klubokban ugyanezt elmondhassák.

– Úgy gondolom, hogy az 1959/60-as évben a repülőképzésben általában jó eredményeket értünk el. Ezt a jövőben fokozni kell, s ehhez kívánok sikereket, erőt és egészséget – fejezte be Szabó elvtárs hozzászólását.”³⁵

„ Néhány szó ejtőernyőseink felkészüléséhez

Az ejtőernyős ugrások balesetmentes végrehajtásának elengedhetetlen követelménye az alapos felkészülés. A január 3-án megtartott országos ejtőernyős oktatói értekezleten úgy a beszámolóból, mint a hozzászólásokból kitűnt, hogy a múlt kiképzési év során jobb felkészüléssel bizony el lehetett volna kerülni néhány sérülést.

A szövetség országos elnöksége által meghatározott fő feladataink egyike továbbra is az ejtőernyős kiképzés, balesetmentesen. Most, hogy klubjainkban a növendékek felkészítése folyik, szeretnénk néhány jó tanácsot adni körvezetőinknek, hogy minél jobban fel tudják készíteni ejtőernyőseinket az 1961-es feladatok végrehajtásához.

Úgy az elméleti, mint a tornatermi oktatásnál nagyon fontos, hogy a körvezető elsősorban mint nevelő álljon a növendékek előtt. Ismerje meg képességeiket, életkorukat, szakképzettség-

³⁵ Repülés, 1961 (14. évfolyam, 1-12. szám) 1961-01-01 / 1. szám

güket és életkörülményeiket azért, hogy a körvezető saját magában ki tudja alakítani a tagságnak megfelelő oktatási rendszerét és az oktatás színvonalát. A körvezetőnek elsősorban példaképpül kell állni a növendékei előtt ezért a felkészülést az oktatásra ne mulassza el, mert a jó felkészülés adja meg a növendékek bizalmát oktatójukkal szemben. Az ellenőrzés során tapasztaltuk, hogy sok helyen a kezdő és haladó növendékek együtt tartják a foglalkozásokat. Ez helytelen, mert a kezdő növendékek még nem tudják a gyakorlatokat olyan jól végrehajtani, mint a haladók és ezért bizalmukat veszítik a gyakorlatok elsajátításában. E két csoportot feltétlenül külön kell választani már csak azért is, mivel mindkét csoportnál más a cél. A kezdők részére legfőbb feladat a talajfogás elsajátítása, míg a haladóknál az ejtőernyő kormányzásának az elsajátítása.

A bemelegítés után (amely arra hivatott, hogy a tagság minden testrészét alaposan megmozgatja és ezáltal elkerülhető az esetleges tornatermi sérülés) a sorrendet feltétlenül be kell tartani és nem szabad a megerőltetésig hajszolni az ugró asztalon, a svédsekreányen való erős gyakorlatokat, mert a növendékek még nincsenek ahhoz hozzászokva és könnyen sérülést szenvednek. Az említett szereken csak fokozatosan vezessük be az erősebb gyakorlatozást, miáltal elérjük azt, hogy a növendékek erősödnek és testrendszerük is fokozatosan szokja meg a gyakorlatok végrehajtását.

Köreinkben általános hiba, hogy nem azokat a gyakorlatokat hajtják végre, ami elő van írva. Sok körvezető többet akar annál, ami nem helyes. Ne törekedjünk arra, hogy légtornászokat neveljünk, inkább fő súllyal a speciális gyakorlatokat, a célirányos testedzést hajtsuk végre. Ez segíti elő a biztonságos földetérést.

Az ilyen irányú edzéshez nagyon jó eszköz az ugró-állvány, ami 3 fokozatból áll. Az első hónapban csak a legalacsonyabb fokáról szabad végrehajtani azokat az ugrásokat, melyről a földetérést elsajátítják. A második hónapban a középfokról, míg a felső fokáról csak a harmadik hónapban szabad ugró gyakorlatokat végezni. Ezzel kettős célt érünk el. A növendékek lábizmai nem lesznek megerőltetve, másrészt a fokozatosság betartásával könnyebben szokják meg az ugró gyakorlatokat. A pontos földetérés elsajátítására szolgál az ejtőszerkezet, amivel néhány budapesti és vidéki repülőklub rendelkezik. A szerkezeten többféle gyakorlatot lehet végezni, földetérést, szélirányba fordulást, stb.

Az ejtőszerkezeti edzéskor körvezetőink legnagyobb hibája, hogy a növendéket az első alkalommal olyan magasságig húzzák fel, ameddig csak lehet, hogy meggyőződjenek bátorságáról. Ez nagyon helytelen, mert a balesetek ilyenkor fordulnak elő. Az első alkalommal 2 m-nél magasabbra nem szabad felhúzni a gyakorlatozót. Minden emberben van félelem és tartózkodás, ami gátjává válhat a további fejlődésnek. A fokozatosságot az ejtőszerkezeten is tartsuk be, így nem fordul elő sérülés. Ezenkívül a földetérés technikáját is könnyebben elsajátítják a növendékek.

Bármilyen tornaeszközön, vagy szerkezeten történik a foglalkozás már most követeljük meg, hogy mielőtt földet érne a növendék, lábait zárja össze. Ha szükséges ismételtessük meg a feladatot. Ugró-állványról és ejtőszerkezetről való gyakorlatozaskor feltétlenül használjuk az ugrócsizmát és azt a bokánál fűzzük be, hogy a bokát tartsa, ami kizárja a 'baleseteket.

A kiképzés folyamán el kell érni, hogy ejtőernyőseink fokozzák erőnlétüket, növeljék bátorságukat. Ezt azonban csak úgy érhetjük el, ha a téli felkészítést céltudatosan és megalapozottan végezzük.

Rónay Mihály³⁶

Az 1960. évi teljesítményrepülések.

Az előbbi táblázat a *Központi Repülőklub* által hitelesített eredményeket foglalja magába. Meg kell jegyezni, hogy a számok magukba foglalják a versenyeken elért eredményeket is.

Klub	Idő	Mag.	Táv.	Össz.:
1. I. T. R. K.	42	158	134	331
2. Cskalov	14	145	74	233
3. Debrecen	17	176	39	232
4. B. H. G.	45	119	63	227
5. Békéscsaba	18	148	60	226
6. Posta	28	110	80	218
7. MÁV	37	139	41	217
8. Kömi. Rep. k.	36	93	73	201
9. Sztálinváros	11	113	56	180
10. Ganz—Mávag	17	78	71	166
11. Dózsa	11	102	49	162
12. Csepel	19	97	37	153
13. Szeged	13	97	35	145
14. Győr	9	98	40	135
15. Kiskunfélegyháza	12	90	22	124
16. Göd. Ganz	11	80	27	118
17. Szolnok	6	73	34	113
18. Tatabánya	6	61	24	91
19. Salgótarján	15	50	22	87
20. Miskolc	3	55	17	75
21. Pécs	7	36	9	52
22. Szekszárd	2	33	5	39
23. Eger	3	17	12	32
24. Nyíregyháza	—	19	3	22
25. Szombathely	—	16	3	19
26. Ózd	—	14	5	19
27. Tapolca	2	14	1	17
28. Nagykanizsa	6	—	8	14
29. Veszprém	2	10	1	13
30. Kaposvár	—	—	3	3

„1961 márciusában az Ózdi Munkásőrségnek harci gyakorlata volt Csermelyben.³⁷ Az ő felkérésükre az ózdi ejések 8 fővel vettek ezen részt. Ezeket az ugrásokat beépítették a gyakorlatokba. Nagyon jól sikerültek, dicséretben részesítették őket. Az ugrásokat problémamentesen hajtották végre.”³⁸

Aztán, ember a világűrben! Az iskolából hazaértem és a rádió híreket mondott. Ūrhajós a föld körül. Szaladtam az udvarra és sokáig néztem az eget, hátha meglátom. Hiába, kilenc és fél évesen az ember még határtalanul optimista és sem az idő, sem a távolság nem zavarja...

„Az egész világ ünnepel. Ünnepli az első kozmoszba feljutó ember dicsőségét, ünnepli Jurij Alexejevics Gagarin űrhajós pilótát, a Szovjetunió Hőstét.

³⁶ Repülés, 1961 (14. évfolyam, 1-12. szám) 1961-02-01 / 2. szám

³⁷ Csermely, Ózdtól kb. 6 km-re, délre, dél-keletre levő falu. Erdős, dombos területen.

³⁸ Básti József emlékei

S ő az ifjú mit mond? – „Szeretett szovjet hazám egyszerű fia vagyok. Ügy éltem, mint minden szovjet gyermek.”

Vajon hogyan élt? Hősként akkor is, amikor 1941-ben a mindent feldúló hitleri fasiszták több millió kis társával együtt elzavarták az iskolából, s nyomor, szenvedés lett az élete. Akkor is a repülésről álmódott, és a háború után átlépte a nagy életiskola kiskapuját, a modellezőkör ajtaját. Jól tanult, szép és jó modelleket épített.

Fordulópont lett az életében, amikor technikumi tanuló korában belépett a DOSZAAF szaratovi repülőklubjába. Kiváló egyénisége, tehetsége hamar szárnyra kapta. A klubban szerették a jól képzett, a technika iránt élénken érdeklődő növendéket.

1956-ban már az orenburgi repülőiskola hallgatója. Ebben az iskolában tanult Cskalov is. Jurij Gagarin a tisztiiskolán továbbfejlesztette tudását és magasan minősített vadászpilóta lett. Szolgálat, kötelességtudása parancsnokai elismerését váltotta ki. Minden cselekedete Osztrovszkij, – Egy igaz embere szellemében történt. Mereszjev volt a példaképe.

1961. április 12-e az emberiség történetében évszázadokra szóló dátum. A Szovjetunió Jurij Gagarinnal felbocsátotta az első embert szállító űrhajót a kozmoszba – oda, ahol eddig még ember soha nem járt. A világ első szocialista állama valósította meg az évezredes álmokat, s a mondák világa immár kitárta kapuját az emberi értelem előtt. Ez a gigászi munka ott valósult meg, ahol a legfőbb érték az ember, s az egyetemes érdeket nem szorítja háttérbe az egyéni érdek. Mindent elsöprő igazság ez, a szocialista társadalom igazsága. „Szeretett szovjet hazám egyszerű fia vagyok”, – ebben a pár szóban acéllá sűrűsödve jut kifejezésre a szocialista hazaszeretet.

*Ezért példaképünk Jurij Alexejevics.*³⁹



A bialy repülőtéren a vendégek és a vendéglátók. Balról: Róti Antal elvtárs, Szavin, Satunov, Kázárján, Cibulszki és Kelemen elvtárs, a MHS budapesti elnöke áll (Csécséi Imre és Sárosi Gyula felvétele)

„ A Magyar Honvédelmi Sportszövetség Országos Elnöksége meghívására a szovjetunióbeli testvérszervezetünk – a DOSZAAF-nak négytagú küldöttsége baráti látogatásra hazánkba érkezett. A küldöttség vezetője G. Satunov, a Doszaaf elnökségének tagja, osztályvezető, V. Szavin a Doszaaf elnökségének tagja, a Bjelorusz Szocialista Köztársaság Doszaaf kb. elnöke, Kázárján, az örmény Szocialista Köztársaság Doszaaf bizottságának elnöke és E. Cibulszki a Komszomol Központi

Bizottságának képviselője.

³⁹ Repülés, 1961 (14. évfolyam, 1-12. szám) 1961-05-01 / 5. szám

*Kedves vendégeink itt létük Során szövetségünk szervezeteinek életét és munkásságát tanulmányozták. Több szervezetet meglátogattak. Eközben a JURIJ GAGARIN repülőklubot, a Magyar Népköztársaság Központi Repülőklubját, a budaörsi központi repülőgépjavító műhelyt és a biai repülőteret, ahol az ejtőernyős válogatott keret edző ugrásait tekintették meg.*⁴⁰

Ez a küldöttség Bánrévén is járt a repülőtéren, a borsodi körútja során!

„ A DOSZAAF küldöttsége Borsodban

*Az MHS meghívására hazánkban tartózkodó szovjet sportszervezet, a DOSZAAF küldöttsége hétfőn Miskolcra érkezett. A szovjet vendégek az MHS Borsod megyei elnökségének székházában találkoztak a Honvédelmi Sportszövetség helyi vezetőivel. A párt és tömegszervezetek képviselőivel, akikkel szívélyes beszélgetést folytattak. Délután a vendégek Szerencsre látogattak. A szovjet küldöttség kedden az MHS bánrévei repülőterén táborozó részlegét tekintti meg, majd a déli órákban a diósgyőri Lenin Kohászati Művek MHS-elnökségét keresi fel, (MTI)*⁴¹

„ A nyári táborok előkészítéséről

Szervezeteink készülődnek a nyári táborok megtartására. Ez a munka alapos szervezeti felkészültséget igényel, ezenkívül műszakilag, politikailag és repülés-technikailag nagy körültekintést kíván. A repülőklubok tagsága igen sok helyen hónapok óta előtakarékossággal gyűjti a táborozás költségét, megfogadva a sporthatározat erre vonatkozó felhívását, hogy ne jelszen a tábor előtt nagyobb anyagi megterhelést a szükséges összeg biztosítása.

Visszatekintve az elmúlt évek tapasztalataira, igen sok hasznos tanulság vonható le, hogy az 1961 évi repülőtáborokat kulturáltan, a biztonsági követelmények legnagyobbfokú megteremtésével, kifogástalanul alapozhassák meg klubjaink.

Klubelnökségeink latolgtatják milyen és mennyi feladatot akarnak megoldani, szervezik a táborok tagságát, terveznek, és vitatkoznak, hogyan tudják biztosítani a repülési feladatok végrehajtása mellett a tagság szocialista szellemű nevelését.

A szövetség sporthatározata kimondja: „Sportolóinknál el kell érni, hogy gondolkozásuk és magatartásuk szocialista emberhez méltó legyen”, hogy ez a helyes elv érvényre jusson a nyári táborok alatt folyamatossá kell tenni a gondolkodást formáló startpolitikai munkát és ehhez fel kell használni az agitáció és a propaganda minden rendelkezésre álló eszközét. E munkában nagy felelősség hárul a klubvezetőkre, oktatókra és a KISZ csoportok tagjaira.

Egy-egy ünnepnapon kora reggeltől késő estig a repülőtéren tartózkodnak a fiatalok, így bőven akad idő a csoportos és egyéni foglalkozásra. Mód nyílik arra, hogy aktuális politikai kérdéseket megvitassanak az oktatók irányításával, bírálat alá vegyék egymás magatartását,

⁴⁰ Repülés, 1961 (14. évfolyam, 1-12. szám) 1961-06-01 / 6. szám

⁴¹ Népsport, 1961. május (17. évfolyam, 86-106. szám) 1961-05-23 / 101. szám

értékeljék a gyakorlati feladat végrehajtását. Helyes, ha az oktató előre kidolgozott terv alapján egyenként elbeszélget a tagsággal, alaposan megismeri őket, családi körülményeiket, problémáikat. Az ilyen ténykedésre fordított idő nem vész kárba, a kiképzési időszak folyamán megtérül, mert az oktató a fiatal jellemét ismerve reagálni tud olyan körülményekre, ami a feladatok megszabásánál a biztonságot jelenti.

„Egyéni agitáció formájában lehet a legjobban meggyőződni arról is, hogy a tagság hogyan értékeli a világpolitikai eseményeket, mindennapi életünk kérdéseit és mindjárt segítséget lehet nyújtani a helyes szemlélet kialakításához.

Nagyon sokszor felmerülnek repülő vagy ejtőernyős növendékeink részéről elégedetlenkedő hangok a technikai lehetőségekkel szemben. Ilyenkor legcélravezetőbb ha türelmesen megmagyarázzák a nevelésre hivatottak, hogy dolgozó népünk komoly áldozatot hoz a repülés és ejtőernyőzés biztosításáért. Felhívják a figyelmet azokra a szemelvényekre amelyeket a Repülésben a kapitalista országok repülő életéből esetenként közlünk. Az őszinte és világos szó az, amelyet a fiatal elfogad és alkalmazkodik hozzá.

A startpolitikai munka másik formája a csoportos beszélgetés. Ez lehet sajtótájékoztató és annak megvitatása, egyes témák felvetése a szocializmus építéséből, a technika köréből, a közös munka értékelése. Meg lehet tárgyalni a honvédelmi tömegmunka elvi és gyakorlati részeit, a szocialista tábor országainak elért eredményeit, testvérszervezeteink életét.

Növendékeink többségükben fogékonyak a jó iránt, leköti figyelmüket egy-egy célirányos téma és a későbbiek folyamán tudattá válik bennük a szocialista táborhoz való ragaszkodás, a munkában, tanulásban való helytállás fontossága. Meglátják a szocializmus építése és a szocialista haza védelme közötti összefüggést és még aktívabb tagjaivá válnak e munkának.

A nevelésnek ki kell terjedni a szakmai vonatkozású kérdésekre is, hisz minden esetben értékelni kell a feladat végrehajtását.

A megválasztandó hangnem kialakításához az egyéni megismerés adja meg az alapot. Bár a repülőtéren egyszemélyi vezetésnek, szigorú fegyelemnek kell lenni, vitát a kiképzési rendszer felett indítani nem lehet, mégis ezek az értékelések testre szabottak legyenek, segítsék elő a fiatal további fejlődését, jó és rossz tulajdonságainak tisztánlátását.

Jó módszer volt a korábbi években a start faliújságok szerkesztése, amelyen dicsértek, bíráltak a repülésben, ejtőernyőzésben résztvevők. Helyes lenne ezt újra bevezetni.

A fentieken kívül még egész sor módszer akadhat a helyi adottságtól függően, amellyel meg lehet oldani a gyakorlati időszak nevelési feladatait, és ezzel megszűnne a szakaszosság, ami a téli elméleti időszakra korlátozza az elméleti felkészülést és nevelést. Ha ezek az elvek a nyári táborok alapelveivé válnak, gazdagabb sikerekkel lehet számolni és egy lépéssel ismét előbbre vittük a repülő és ejtőernyős sport ügyét.

Réti Antal, a MHS elnökhelyettese⁴²

⁴² Repülés, 1961 (14. évfolyam, 1-12. szám) 1961-06-01 / 6. szám

„ Megérkeztek Csehszlovákiából az új Z-326 típusú repülőgépek, melyeket szövetségünk vásárolt a repülni vágyó ifjúság kiképzésének céljára. ”⁴³

„ A gyakorlati ejtőernyős kiképzés megkezdése azt bizonyítja, hogy a szakosztályok jól felkészültek az ugrások végrehajtására. Különösen dicséret illeti az ózdi ejtőernyősök fegyelmettséget és a kezdő ejtőernyősök bátorságát, magatartását, melyet az ugrások alatt tanúsítanak. Annál nagyobb a szervezetlenség a Miskolci repülő klub ejtőernyős szakosztályában. (Nagyon elkelne, ha a klubvezetőség többet foglalkozna az ejtőernyős sporttal. Véleményünk szerint a vezetés módszerén sürgősen változtatni kell.). ”⁴⁴

1961-ben aztán szintén születik néhány teljesítmény ismét Bánrévén. Megint a május hoz igen jó időt. *Skulthéty Gyula* május 19-én 1480 m magasságot, május 24-én pedig 5⁰⁸ időt repült Bánrévén. Ugyanezen a napon *Huszthy Mihály* 5⁰⁵ idővel ezüstkoszorús lett. *Skulthéty Gyula* 1961. augusztus 26-án Bánrévéről Nyíregyházára repült – 105 km – ezzel ő is ezüstkoszorús.

„ ... 1961. július 15.-én kaptam meg típusként Bánrévén a Szellőt. Lajstromjel: HA-3266,⁴⁵ oktató *Kardos József*. Legnagyobbat 1962. augusztus 18.-án repültem vele, 50 perc, 1650 magasság... ”⁴⁶

**Bánréve, a Szellő leszállása, északi irányból,
a vasúti telep felől. 1960-63.⁴⁷**

„ ... A képen látható Szellővel én repültem utoljára, mert elfogyott az üzemideje és leselejtezték. 14 – 18 éves koromban ez a bánrévei repülőtér volt a legcsodálatosabb hely. Imádtam oda menni és ott nyüzsgögni. Én csak kis pont voltam a bánrévei sportrepülés életében, hiszen a viszonylag nagy idő intervallumból mindössze néhány évet tudtam részt venni benne. Ezekre az időkre meghatódva emlékszem és habzsolom magamba az új információkat, még ha azok sajnos már régmúltak is. Egyébként én abban az időben Bánszálláson laktam és Ózdra jártam gimnáziumba... ”⁴⁸



⁴³ Repülés, 1961 (14. évfolyam, 1-12. szám) 1961-06-01 / 6. szám

⁴⁴ Repülés, 1961 (14. évfolyam, 1-12. szám) 1961-06-01 / 6. szám

⁴⁵ Ezek szerint ez volt az utolsó Szellő Bánrévén. Így e típusból 4 gép repült itt az évek során. Az Avia-info adatai szerint ezt a gépet 1963-ban selejtezték.

⁴⁶ Simon László visszaemlékezése

⁴⁷ Rónaföldi Zoltán gyűjteménye. Valószínűleg a HA-3256, mert ez repült itt a legtovább.



meg.

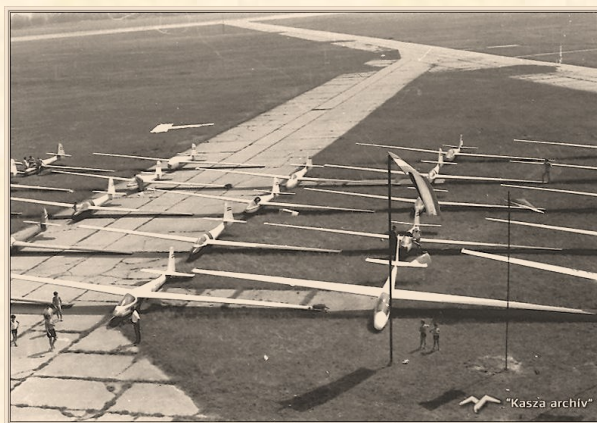
Vitorlázórepülő verseny, Győr, 1961.⁴⁹

1961 nyarán *Kardos Józsefet* is indítják a *győri vitorlázórepülő versenyen*, a senior kategóriában.⁵⁰ Jóska e kategóriában a „teljesítménygépesek” között versenyzett, valószínűleg *Június-18*-cal, mert erre a gépre is volt típusengedélye. A 17. helyet szerezte

37

„... A bánréveiek közül *Kardos Jóskával* többször találkoztam. *Dunakeszin teljesítmény táborban, 1961-ben Győrben egy vitorlázó versenyen voltunk együtt...*”⁵¹

Vitorlázórepülő verseny, Győr, 1961. A seniorok gépparkjának egy része⁵²



És akkor a „*Góbé*” ...

„*R-26*“ kétkormányos fém iskola vitorlázórepülőgép

Május 6-án kezdődött meg az „R-26” berepülése Esztergomban.

A repülőgépet 1959. augusztusban rendelte meg a szövetség az esztergomi Sportáruteremelő Vállalattól. Időközben a gyár profiljának megváltozása, – ami nevében is kifejezésre jut, (Műszer Ipari Művek) – igen hátrányosan befolyásolta a gép gyártási ütemét.

A megrendelésinél többek között a következő feltételek lettek megadva:

a) *a gép feladata: kétkormányos csörlőrendszerű kiképzésben a növendéket 30–40 felfszállás alatt előkészíteni az egyedül repülésre. Vontató kiképzésben C vizsga után 8–12 felfszállás keretében az egyedülvontatást eltudja sajátítani.*

⁴⁸ Molnár István visszaemlékezései

⁴⁹ Kasza József gyűjteménye

⁵⁰ Matuz István: Vitorlázórepülő versenyek. (1961. 07. 31 – 08. 12. A juniorok Pilissel repültek egységesen, a seniorok különböző, akkori teljesítménygépekkel, Június-18, Futár...)

⁵¹ Erdős Sándor emlékei.

⁵² Kasza József gyűjteménye

b) repülőgép tulajdonságai: a repülőgép tulajdonságai és vezethetősége az utána következő iskola-gyakorló géphez közelállók legyenek. Zuhanóféklap hatásossága leszállás esetén egyezzen meg a Pionyr típusú géppel. Súlypont csörlésben szélcsendes időben 300 m magas csörlés elérhető legyen 1000 m-es kötéllel.

c) szerkezeti felépítés: törekedni kell az egyszerű és olcsó kivitelre. A repülőgép alkatrészei, anyagai, konstrukciós és technológiai megoldásai hasonlóak legyenek az egykormányos iskola-gyakorló géphez. Használni kell a szabványos alkatrészeket mind a két gépnél. Kerülni kell minden olyan csinosságra való törekvést vagy díszítő elemet, ami mind a gép súlyát, mind a gép árát növeli. Az ülések egymás mögötti elrendezésben készüljenek. A hátsóülés az oktató jobb kilátása miatt kissé magasabb legyen. Műszerfal csak elől legyen 5 db műszerrel. Nagyméretű kerék és orrcsúszós megoldású legyen. A kerék egyszerű módon rugózzék. Súlypontkioldója egyszemes legyen.

d) teljesítmény adatok: fesztáv max. 14 m. Üres súly: max 220 kg. Felületi terhelés: max 20 kg/m², siklószám 18–20...

Ez a gép, annak a törekvésnek egyik megvalósult példánya, mely szerint a jelenleg 11 féle kiképzőgép helyett, csak 3 alaptípusra1 korlátozza a kiképzést. Ezek: kétkormányos iskolagép (Koma, Ifjúság, Pionyr helyett), iskola-gyakorlógép (Lepke, Vöcsök, Szellő Pilis helyett), teljesítménygép (Cinke, Jún. 18., S. Futár B, C, helyett)...⁵³

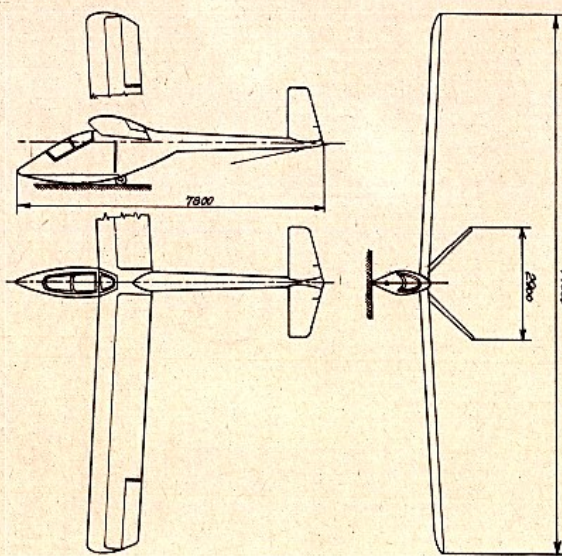
Azért a későbbi Góbé sokban változott a prototípushoz képest!

Aztán egy nagyon érdekes vizsgálati eredmény – erről részben a korábbiakban már írtunk – amely szinte valamennyi repülőklubot érint. Ismételten Rubik Ernő tervezői nagyságát, tudását bizonyítja, ja, és még egyet, a faépítésű gépeknek is vannak hihetetlen előnyei!

„ Vitorlázó gépparkunk 60 %-nak élettartama 8 év felett van. Joggal vetődik fel a kérdés, meddig üzemelnek még ezek a gépek, mikor kerülnek kiselejtezésre és pótlásuk hogyan fog történni.

Általánosságban vitorlázó repülőgépek élettartamának a köztudatban 8 év szerepel, azonban ennek semmi tudományos alapja nincs. Ha ezt így minden kritika nélkül elfogadjuk, esetleg minden alap nélkül kiselejtezzük az egyébként még alkalmas repülőgépeinket. Gépeink létszáma ez esetben alaposan megfogyatkozott volna, tekintve, hogy pótlásukat nem tudtuk biztosítani.

⁵³ Repülés, 1961 (14. évfolyam, 1-12. szám) 1961-06-01 / 6. szám



1957-ig a sportrepülés mögött igen komoly ipari bázis alakult ki. Az esztergomi Sportárutermelő Vállalat és a dunakeszi üzem mindenképpen kielégítette a sportrepülés ipari igényeit. 1957. után mind a két üzemnek megváltozott a profilja és a sportrepülés ipari bázis nélkül maradt.

Nem volt más választás, mint vagy a gépek kiselejtezését a 8 éves élettartam után megkezdeni, vagy a meglévő gépeinket megvizsgálni, hogy további repülésre alkalmasak-e.

Mi dönti el, hogy egy gép élettartama hány év?

Elsősorban attól függ, hogy építési anyagának eredeti állapotban tartása az üzemeltetés során hogy sikerült. Tehát a beépített anyagokat megóvták-e a külső behatásoktól. Ez a kérdés üzembentartás jellegű. Tehát gondos karbantartás, ápolás, felületvédelem, konzerválás igen nagyjelentőségűek. Ezek részletezésére most itt nem térünk ki.

Másodszor a repülés közben fellépő igénybevételek mennyire hatnak az egyes szerkezeti elemekre, ezeket az anyag hogyan bírja, nem fárad-e ki. (Fáradás: az anyagok bizonyos számú Igénybevétel után veszítenek eredeti szilárdságukból.)

Repülőgép szerkezetek kifáradására, különösen a fáéra nincsenek tudományos adataink. Szükségessé vált olyan kísérletek végrehajtása, amelyek hasonlóak a repülési igénybevételekhez és közvetlen mérhető eredményeket adnak, mely alapján a gépek élettartamát tudományos alapon lehet meghatározni.

A kísérletsorozat első lépéseként 1958-ban a Komát vizsgáltattuk meg abból kiindulva, hogy ezek a legjobban igénybe vett repülőgépeink és ezek vizsgálata alapján a többi fa szerkezetű gépre is kapunk adatokat. Először 2 Komának a szárnyán végzett az egyetem merevségi és szilárdsági vizsgálatot...

A szilárdsági kísérletek után következett a szárnyak fárasztása. 2 különböző gépnek a szárnyát vizsgálták. A szárnyakat állványba fogták be, hasonlóképpen, mint a törzset...

A szárnyak minden lengése megfelelt egy repülés közbeni igénybevételnek. Mind a két szárny 1 000 000 lengést végzett. Egy átlag iskolakört (a csörléssel együtt) véve alapul, melyben kb. 100 igénybevételt szenved a gép, melynek nagy része azonban jóval kisebb mértékű, mint a fárasztásnál alkalmazott igénybevétel. Ez alapján még több ezer felszállásra alkalmas a gép. A farészek egyáltalában nem szenvedtek sérülést az 1 000 000 igénybevétel után. csak az egyik gép alsó bekötő vasalás hátsó szeme törött le.

A kísérletek további lépéseként ez évben 3 db 6000 felszállást végző Komának a fárasztása következett.

A kísérletek megkezdésekor úgy tűnt, hogy percek kérdése és a Koma darabokra hull szét. Az első kioldó környezetben levő padlólemez kb. 2–3 cm-es kilengéseket végzett. A csőtörzs, ahol a vásznazott törzsrészből kijön, 4–6 cm lengett le és fel, azonban egy gép fárasztása kb. egy hétig folyt. Minden gép kb. 1 000 000 lengést végzett.

A farészek egyáltalán nem fáradtak ki. Ellenben mind a 3 gépnél a csőtörzs felső bekötő vasalás, a csőtörzs kitámasztó dúc két vége a fárasztás közben Igen nagy számú igénybevétel után eltörtek.

Ezeknek a vasalásoknak a törése egyöntetűen kb. 6000 felszállásnak megfelelő igénybevétel után következett be. Tehát ha biztonságot is veszek, még 4000, tehát összesen 10 000 felszállásig a Komák még üzemelhetnek. Természetesen ezeket a vasalásokat addig is igen gondosan kell időnként megvizsgálni. A csőtörzs felső bekötő vasalást a csomagtartó részen behajolva lehet vizsgálni, úgyszintén innen lehet látni az alsó kitámasztócső bekötését a kerékházhoz. A kitámasztócső hátsó bekötését a vászonborításon levő zsinórzat megbontása után lehet látni.

Tehát a kétkormányos iskolagépeink még a jövőre is biztosítva vannak. Jövő évben kerül gyártásra a fém kétkormányos gép első szériája, amely lehetővé teszi a Komák fokozatos le-cserélését.

Osváth László⁵⁴

„1961-ben – amikor az ózdi futballcsapat bekerült az NB1-be, Hüse Károlyt kérték fel, hogy Ózdon az első NB1-es futballmeccsre ejtőernyővel hozza le a labdát. A Po-2-vel, Borsodival érkeztek meg és a kezdés előtt 2 perccel ért földet Hüse Károly. A stadionban soha annyi néző azelőtt még nem volt, így igen nagy sikere volt az ugrásnak. Karcsit autóval vitték vissza a bánrévei repülőtérré.”⁵⁵

Az első fordulóban az Újpesti Dózsa ellen az Ózdi Kohász Budapesten játszott és nagyon tisztes eredményt ért el, csak 2:1 arányban maradt alul!

Az első élvonalbeli mérkőzésük, amely Ózdon volt 1961. augusztus 6-án, – óriási nézőszám (22 000) és érdeklődés mellett – a Ferencváros⁵⁶ ellen következett. Ez a bajnokság 2. fordulója volt. Ekkor történt az imént idézett ejtőernyős „labdahozatal”.

Az ózdi csapat a nagyon erős és nagyírú ellenféltől mindössze egy góllal kapott ki, az eredmény 0:1 lett!

Ez év nyarának végén a miskolci és a bánrévei ejtőernyősök közös és eredményes tábor tartanak a bánrévei repülőtéren. Erről az MHS ejtőernyős főnöke is elismerően nyilatkozott.

⁵⁴ A repülés biztonságáért. Repülés, 1961 (14. évfolyam, 1-12. szám) 1961-08-01 / 8. szám

⁵⁵ Básti József visszaemlékezése

⁵⁶ Az említett mérkőzésen a Fradi összeállítása a következő volt: Landi–Novák, Kiss III, Dalnoki–Vilezsál, Mátrai–Kökény, Orosz, Albert, Rákosi, Fenyvesi. Az 1960-as évek a Ferencváros aranykorszaka, hiszen a klub eddigi legnagyobb sikerét 1965-ben érte el, amikor megnyerte az Európa-liga őst, a Vásárvárosok Kupáját. A fináléba a Zbrojovka Brno, a Wiener SC, az AS Roma, az Athletic Bilbao és a Manchester United legyőzésével vezetett az út. A döntőben, melyet Torinóban rendeztek 1965. június 23-án, az olasz Juventust győzték le 1–0-ra Fenyvesi Máté góljával. A korszak legendás csatársora volt: Karába, Varga, Albert, Rákosi, Fenyvesi. A Ferencváros egész története legnagyobb és egyben az egyik legismertebb játékosának, Albert Flóriánnak ítélték oda az 1967-es aranylabdát, azóta is egyetlen magyarként. Az ózdi csapat kerete akkor: Olaj György, Szántó László, Borbás I Lajos, Borbás II Zoltán, Budinszky János, Derenkó Ferenc, Ferdinánd Csaba, Frenkó László, Gyárfás Imre, Hajner Imre, Istók Károly, Kismarton József, Orbán Ferenc, Pakocs Károly, Róth László, Széles István, Szendrei Béla, Szurdoki I István, Szurdoki II Gyula és a csapat gólkirálya, Zalai László. Hozzájuk csatlakozott az NB1-be kerüléskor Siska László, Katona József, Csernai Tibor, Szilasi (Szkladán) János, Szucsányi András.

„ Ejtőernyős táborok életéből

Érdemes felfigyelni, hogy a nyári időszakban rendezett ejtőernyős táborok milyen eredményeket hoznak szakosztályaink számára. Míg a korábbi években ejtőernyőseink az ugrások számának növelésére törekedtek, addig az 1961-es nyári táborokban a célbaugrások és a stílusugrások gyakorlására fordítanak nagyobb gondot. A fő cél természetesen a közösségi munka továbbfejlesztése ejtőernyős sportolóinkban.

A Szolnok megyei ejtőernyős szakosztály együtt táborozott a Pest megyei ceglédi ejtőernyősökkel a szolnoki repülőtéren. Mindkét szakosztály tagjai amellett, hogy sokat fejlődtek a célba ugrásban és kiváló eredményeket értek el, igen jó kollektív szellemet alakítottak ki szakosztályaik között. A kollektív munka gyümölcsözőt. A tábor ideje alatt tizenöten értek el másod- illetve harmadosztályú minősítést. A sikeres táborozásuknak csupán egy hibája volt, hogy az elhelyezkedést nem tudták tökéletesen megoldani. A jövőben nagyobb gondot kell fordítani a tagság elhelyezésére.

Együtt táboroztak a miskolci és ózdi ejtőernyősök is a bánrévei repülőtéren. Dicséret illeti őket katonás fegyelmezett magatartásukért. Jellemző volt a fegyelemre, hogy az egész tábor ideje alatt egy-egy feladat végrehajtását katonásan jelentették. A Borsod megyei ejtőernyősök nemcsak a célbaugrásban, hanem a stílusugrások végrehajtásában is fejlődtek. Jól bevált az ekipázs rendszer, melyet a jövőben más szakosztályoknak is be kell vezetni. Az ekipázs parancsnok az egész tábor ideje alatt figyelni tudta a növendék fejlődését és az ugrás közben elkövetett hibákra még időben fel tudta hívni a figyelmet. Ennek volt köszönhető, hogy már a 12 ugrásszámmal rendelkező növendékek 2–3 m-es átlagokat ugrottak 600 m-ről. A tábor ideje alatt tizennégyen harmadosztályú és heten másodosztályú minősítést értek el. Ez igen szép teljesítmény.

A két repülőtéren táborozó ejtőernyős szakosztályok tagjai közel 700 ugrást hajtottak végre minden baleset nélkül. Ez azt bizonyítja, hogy jól elő voltak készítve a táborok és nagy gondot fordítottak az ugrások megszervezésére. Jó munkát végzett a miskolci és a szolnoki ejtőernyős szakosztály vezetősege. Mindez a klub vezetősegeink nevelési munkájának eredménye, amely az ejtőernyős táborok életében pozitívan jelentkezik.

Rónai Mihály⁵⁷

„1961-ben Bánrévén egy edzőtábort rendeztek, ahol 120 órát repülhettek a Po-2-vel, amiből 12 fős keret ugorhatott. Itt gyakorlatot szerezhettek a kisépés ugrásból. Ez mindig tetszett az ejéseknak. Itt volt az eset, amikor Szabó Pálnak ugrás után közel a föld fölött nyílt csak ki az ernyője és kisépésrel úszta meg a dolgot. Ő volt itt Miskolcra ugrató parancsnok, ejtőernyős oktató.”⁵⁸

Aztán a második úrhajós...

⁵⁷ Repülés, 1961 (14. évfolyam, 1-12. szám) 1961-09-01 / 9. szám

⁵⁸ Básti József emlékei

„Nem is olyan régen Verne még arról írt regényt: lehetséges-e körülutazni a Földet 80 nap alatt? Mennyit fejlődött azóta a technika! Milyen hallatlan távlatok nyíltak meg előttünk! Hiszen alig néhány hónappal ezelőtt köszöntötte a világ a kozmikus tér-ségek első meghódítóját, Jurij Gagarint, aki a Vosztok I. űrhajóval, 175 és 302 kilométeres magasságok között körülutazta bolygónkat. S most már a második űrpilótát, German Tyitovot üdvözölhetjük, aki a Vosztok II-vel 25 óra 18 perces, a szó szoros értelmében vett „földöntúli” utazást tett...”⁵⁹



A korábbi évekről és az ózdi repülőklub által kiképzett, majd a néphadseregbe került repülőkről egyelőre nincsenek adataink. A '60-as évektől azonban már igen. Itt csak néhány



nevet említünk meg, majd a könyv végén részletesebbet is adunk erről.

Szolnok, Kilián György Repülő Tiszti Iskola. A kiváló eredménnyel végzett hadnagyok kitüntetése. Jobbról a 2. Prokaj Béla. 1966. szeptember 10.⁶⁰

Ekkor már a Kilián György Repülő Tiszti Iskola⁶¹ csak komolyan leválogatott és előképzett személyeket várt a kluboktól. 1961-ben Ózdról Legoza Sándor, egy évvel később Prokaj Béla, majd Elek László is felvételt nyertek a repülő tiszti iskolára. Mindhárman vadászpilóták lettek.



Prokaj Béla, volt ózdi sportrepülő, repülőhadnagy



Ejtőernyős ugrás Taszáron. Balról-jobbra: Legoza Sándor, Juhász, Horváth, Fokvári⁶²

⁵⁹ Repülés, 1961 (14. évfolyam, 1-12. szám) 1961-09-01 / 9. szám

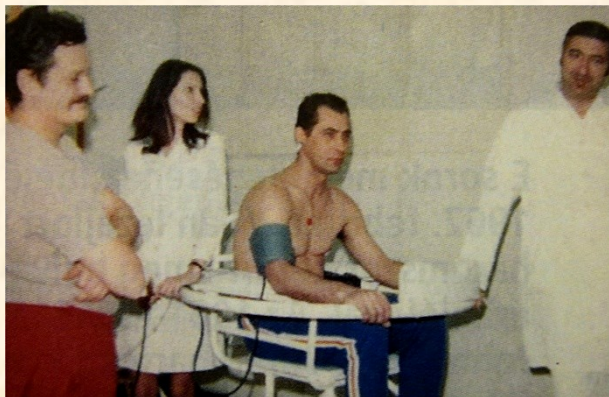
⁶⁰ Az 1962-66. hajózó csoport kiváló eredménnyel végzett növendékeinek hadnaggyá avatása alkalmával gratulál Brassói Tivadar ezds. iskolaparancsnok: Janka Károly, Lipták Elek, Mahler Ferenc, Prokaj Béla, Tóth Kálmán.

⁶¹ A második világháborút követően a hazai repülőszakember utánpótlás biztosítására megalakították 1949-ben a Kilián Repülő Hajózó Tiszti Iskolát. Később az iskola neve Kilián György Repülő Műszaki Főiskolára változott és az 1960-as évek elejéig folyt a magyar katonai pilóták kiképzése. Az ötvenes éveket a nagytömegű és feszített ütemű képzés jellemezte. 1956. évi forradalmi események után az iskola szüneteltette működését. 1961 augusztusában megkezdődött a Kilián György Repülő Tiszti Iskola újjászervezése. 1967. szeptembertől „Kilián György” Repülő Műszaki Főiskola Szolnok.

⁶² Horváth archiv

„*Legoza őrnagy volt már, amikor katapultálnia kellett és megsérült.*”⁶³ Nem repült tovább. *Prokaj Béla* ezredes lett és kerkedvezménnyel vonult nyugdíjba.⁶⁴ *Elek László*⁶⁵ a magyar űrhajósok válogatása során az orvosin még ott volt az utolsó négy jelölt között! Majd folytatta vadászpilótáit és egy súlyos, ámde szerencsés repülőesemény részese lett később. A néphadsereg hivatásos állományához csatlakoznak majd *Hüse Károly*, *Simon László* és az ejtőernyősök közül is páran, *Szűcs Laci*...⁶⁶

Legoza Sándor vadászpilóta



Elek László százados az űrhajósok válogatásán. Magyarai Béla fhdgy, Kiss Márta, Elek László szds, dr. Csengery Attila őrgy.⁶⁷



Elek László



„*Készüljünk fel az 1962-es kiképzési évre*

Néhány hét és ismét lezárul egy dolgozós munkával eltöltött év. November elsejével befejeződik a gyakorlati repülés időszaka és a klubok tervszerű munkával megkezdik a felkészülést az 1962-es kiképzési évre.

Már most elmondhatjuk, hogy eredményes volt az a munka, amit a klubok és repülőterek az 1961-es évben végeztek. A korábbi évekhez viszonyítva következetesebben valósult meg a szövetség Országos Elnökségének határozatai, Javult a politikai nevelő munka színvonala, csökkent a számok hajszolására való törekvés, aminek nyomán nőtt a biztonság és mégis az irányszámokban megadott lehetőségek ki lettek használva felszállásban, repült időben és ejtőernyős ugrásban egyaránt. Talán a legjelentősebb eredményként lehet említeni, hogy ebben az évben nagy lépést tettünk előre oktató állományunk továbbképzése terén azzal, hogy részükre tervszerűen biztosítottuk a motoros átképzést, a gyakorlatban tartást. A versenyzés területén, ha nem is értük el még a kívánt szintet, de itt is mutatkozott némi javulás.

⁶³ Básti József emlékezése. (A kutatások során nem találtam nyomát Legoza Sándor balesetének.)

⁶⁴ Básti József emlékezése. (Prokaj Béla további sorsáról, mivel egészségügyi okok miatt nem repülhetett tovább vadászpilótaként, a későbbi fejezetekben lesz szó.)

⁶⁵ 1981. október 13-án, Taszáron lezuhant a 9207-es MiG-21bis (75AP), Elek László százados sikeresen katapultált. Gyakorlórepülést hajtott végre. Leszálláskor a futónyitás után a jobb oldali futóműgondolából kiesett a kompresszor borítólemez. Emiatt a szívócsatornában pompázs keletkezett és 19 óra 15 perckor a hajtómű leállt. Az alacsony repülési magasság miatt már nem volt lehetőség légiindításra. A repülőgép-vezető azonnal katapultált és megmenekült.

⁶⁶ Básti Józseftől két név származik, Elek Lászlót Simon László említi.

⁶⁷ Remes Péter: Forgószinpad. Aranysas, 2017/2. (Elek László Buczkó Imrével a két magyar kiválasztott űrhajós, Farkas Bertalan, és Magyarai Béla, tartaléka lett. RZ)

Repülők és ejtőernyősök az ország számos vidékén hathatósan elősegítették a szövetség népszerűsítését bemutatóikkal. Az Alkotmány ünnepe tiszteletére rendezett víziparádén pedig felejthetetlen élményt nyújtottak a sokszázézes nézők tömegének. Pál Zoltán, Fejér Miklós, Fejes Péter, Katona Sándor neve országszerte ismertté váltak és rajtuk keresztül a bemutatókon szereplők és ejtőernyősök is, akik névtelenül, de határtalan lelkesedéssel hajtották végre bátor gyakorlataikat. Mindenütt az elismerés hangja szólal meg irántuk és ez lelkesítőleg hat további munkájuk végzéséhez.

Az elmondottak adnak bizalmat ahhoz, hogy a jövőben még nagyobb feladatok elé állítsuk valamennyiüket és ezzel a repülősportok általános fejlődését is szolgáljuk.

Az előkészületek kezdeti időszakában szükséges, hogy a klubelnökségek saját területükön alapos elemző munkával értékeljék klubjaik elvégzett munkáját, mérlegeljék az elért eredmények továbbfejlesztésének lehetőségeit és bírálat alá vegyék az elkövetett hibákat, amelyeket az 1962-es évben ki kell javítaniok. E munkába helyes, ha bevonják a repülőterek függetlenített apparátusát, a nevelési és a KISZ-csoportokat, valamint a tapasztalt aktivistákat. Ezekután mindenre kiterjedő részletes tervet kell kidolgozni az elvégzendő feladatokra. Részletesen erre kitérni e cikk keretében nem szükséges, hiszen a kiadott intézkedés a felkészülésre vonatkozóan pontos útmutatást ad a végrehajtáshoz, így a főbb kérdéseket emeljük csak ki, amelyek alapját képezik a további jó munkának.

A politikai nevelő munka fokozása a legfontosabb feladat a tagság körében, melyet kötelezően ír elő mindenki számára a jelenlegi nemzetközi helyzet alakulása. A Szovjetunió vezette szocialista tábor eddigi erőfeszítései, melyeket a béke biztosítása, a vitás nemzetközi kérdések békés úton való rendezése, a német békeszerződés megkötése érdekében tettek az imperialista hatalmak ellenállásába ütközik, sőt a fegyverkezés ütemének fokozásával fokozták a háborús hangulatot, Nyugat-Németországban pedig olyan háborús tűzfészket hoztak létre, ami komoly mértékben veszélyezteti a világbéke fenntartását. A nyugatnémet militarista körök területi követeléssel lépnek fel a környező államokkal szemben éppúgy, mint a második világháború kezdetén, aminek következménye mindenki előtt ismeretes. Így nincs más út, mint hogy minden erővel széttiporni a kialakult tűzfészket, mielőtt abból tűz keletkezne, ami mérhetetlen szenvedést hozna az emberiségre.

A Szovjetunió erejének tudatában a szocialista országok aktív támogatásával és a józan békére vágyó embermilliók szimpátiájától kísérve képes az agresszor megfékezésére, de mindaddig, amíg a német békeszerződés megkötése nem terelődik a rendes kerékvágásba, nagyfokú éberségre és alapos felkészülésre van szükség egy esetleges imperialista támadással szemben.

A klubelnökségeknek, oktatóknak elsősorú kötelessége a tagságot rendszeresen tájékoztatni erről a kérdésről, nevelő munkájukban megmutatni az összefüggéseket a repülés, ejtőernyőzés és a haza védelme iránti kötelezettségek terén. Nem lehet a jövőben repülőklub tagja az, aki minden cél nélkül kizárólag egyéni kedvtelésből repül, vagy ejtőernyőzik, de semmi kötelezettséget nem érez szocializmust építő hazánk védelmi erejének növelése iránt.

A másik jelentős feladat a repülőtereken a szigorú fegyelem meghonosítása a kiadott intézkedések és utasítások szerint. Ez a kérdés szintén összefügg a nevelési munkával, de elengedhetetlen a klubelnökségek, repülőter parancsnokok e téren tanúsított személyes példamutatása.

Az egyes helyeken tapasztalt lazaság, amellyel, hogy a biztonságot veszélyezteti, abból a szempontból is káros, hogy a tagság nehéz helyzetben nem találja fel magát, nem képes azt nyújtani, amit a haza szolgálata elvárna tőle.

Nagyon fontos a klubtagság technikai műveltségének állandó fokozása, amelyet az elméleti oktatáson és az előírt műszaki munkák végzése közben biztosítunk. Túl kell haladni azon az elavult állásponton mindenütt, hogy a növendékek szakirányú foglalkoztatása nem elősegíti, hanem hátráltatja a felkészülést. El kell érni, hogy alapos jártasságra tegyenek szert a gépek és berendezések szerelése, javítása terén. Emellett természetesen ki kell alakítani bennük a felelősségérzetet a gondjaikra bízott repülőterek és repülőtéri objektumok jó állapotban tartása iránt is.

Az ejtőernyőzés fejlődése érdekében meg kell valósítani, hogy az oktatók és körvezetők az eddigieknél alaposabb munkát végezzenek a tagság kiválasztásánál, az elméleti és földi előkészítésénél, valamint a többirányú képzés megvalósításában. Ennél a szakágnál is döntő, hogy a technikai műveltség az eddigieknél magasabb fokra emelkedjék, figyelembe véve, hogy a modern technika követelményei a rádió, gépjármű és az ezzel összefüggő fizikai és mechanikai alapok ismeretét elengedhetetlen követelményként állítja elénk. Ezzel az ejtőernyő már, mint csak szállítóeszköz használata jelentkezik és mód nyílik a tagság egész éven át történő foglalkoztatására.

A téli időszakot kell felhasználni arra is, hogy a technikai eszközöket üzemképes állapotba hozzák a repülőklubok a repülőtéri függetlenített apparátus irányításával. Elvégezzék az előírt elméleti oktatást, megtartsák a kötelező vizsgákat, és hogy időben felkészüljenek a tavaszi szemlére. Ezek nem kis feladatok és csak úgy lehet megvalósítani, ha minden klubtag ebből aktívan kiveszi a részét. Számos példa áll előttünk, hogy azok a klubok, amelyek nem így szervezték meg a felkészülést, elkéstek a tavaszi indulással, amiért viszont a felelősséget másra igyekeztek hárítani. Az 1962-es tavaszi szemlénél csak azok a klubok kapják meg a repülési engedélyt, amelyek a felkészülés követelményeinek mindenben eleget tettek. Ezen a téren engedményt egyetlen klub részére sem biztosítunk.

Szövetségünk Országos Elnöksége jelentős erőfeszítést tesz annak érdekében, hogy biztosítsa a kiöregedett repülőgépek pótlását. Ennek fejében viszont elvárja, hogy a meglévő eszközök jó karbantartásáról a klubok a felkészülés időszakában gondoskodjanak, hogy a gyakorlati munka megkezdése után zavartalanul folyhasson a kiképzés

Változtatni kell a nyári táborok rendjén is, amelynek szervezését, levezetését szabályzatban kell rögzíteni, hogy országosan egységes formát öltjön.

Jelentős lépést kell tenni előre a verseny sport vonatkozásban is. A versenyzők részére biztosítani kell a felkészüléshez szükséges lehetőségeket, de nagyobb követelményeket is kell támasztani a keret tagokkal szemben. Fel kell venni a harcot minden olyan nézet ellen, amely az eddigiekkel való megelégedést, az adott helyzetek nem reális szemléletét táplálja. Fokozni kell a versenyzők fizikai erőnlétét, állóképességét, versenyzőképességét. Követelményként velük szemben mindenkor a nemzetközi szintet kell megadni, mint elérendő célt hazai versenyeken. Nemzetközi találkozókra való részvételt pedig csak tartós erőnlét és szint elérése esetén lehet biztosítani.

Nagyok azok a feladatok, amelyeket el akarunk érni az 1961-es év során (sic), de alapos felkészüléssel, helyes politikai szemlélet kialakításával megvalósíthatók. Mindenkitől maximális erőfeszítést, az eddigieknél nagyobb áldozatvállalást várunk, hogy célkitűzéseink, közös munkánk eredményeként testet öltsenek, és ezzel biztosítsuk a nemes cél elérését az ifjúság nevelése érdekében vállalt kötelezettségünket.

*Réti Antal az MHS elnökhelyettese*⁶⁸

Ezek után egy kép a Rubik R-26-P2-ről. Ez már sokban más, mint a prototípus volt, de még mindig nem a végleges!



„ Szeptember 15-én fejeződött be az R – 26 normálvezérsíkos, kétkormányos iskolagép prototípusának repülési véleményezése. Az itt közölt megrendelési feltételeket ez a gép teljesen kielégíti, sőt túl is szárnyalja. A repülési osztály dolgozóiból és a meghívott nagy tapasztalatú oktatókból álló bizottság véleménye az volt, hogy a repülőgép minden tekintetben megfelel a jövő kétkormányos iskolagépének. A Pionyr típusú iskolagéppel összehasonlítva mind csörlésben, mind vezethetőségben jobb...

A repülőgép vontató iskolázásra és dugóhúzó bemutatásra is alkalmas. A 23-as siklózszám bár számított, de a Pionyrral való siklási összehasonlításnál bebizonyosodott, hogy a számított érték helyes.

Szerkezetileg a repülőgép teljesen fémépítésű, felsőszárnyas, egymás mögötti üléssel.

A szárny szerkezet ugyanaz, mint a pillangószárnyú változaté (lásd júniusi Repülés), azzal a különbséggel, hogy DFS féklap van beépítve.

A törzs durállemez héjszerkezet, oldala vászonnal borítva. Az üléstér egy alsó csónakszerkezetből és az üléskeretből áll. A törzs hátsó része egy felső félhenger héjszerkezet, és egy csőből áll, mely lemezbordákkal van összekötve. Ez a rész vászonnal van befedve. Az első ülés-

⁶⁸ Repülés, 1961 (14. évfolyam, 1-12. szám) 1961-10-01 / 10. szám

térben a műszerfalon az 5 alapműszer van beépítve, a műszerfalon baloldalt a kioldót találjuk. A féklapkar és a trimm baloldalt van elhelyezve. A botkormány előtt levő gomb a láb kormány állítást szolgálja. A gombot meghúzva a láb kormányt 4 helyzetben lehet rögzíteni. A háttámla műbőrből van, melyet egy szíjon levő lyukak segítségével lehet állítani. Két állítási lehetősége van. Felhúzott helyzetben ejtőernyő nélkül, leengedett helyzetben ejtőernyő használata esetén.

A hátsó ülésben az oktató kissé magasabban ül a jobb kilátás miatt. A háttámlaállítás hasonló az első üléshez. A kabin oldalra nyitható, szükség esetén a jobb oldalon levő piros gomb meghúzásával ledobható. A hátsó ülés fej feletti része hátracsukható.

A kormánylapok fémépítésűek, vászonnal borítva. Az oldal és magassági kormánylap aerodinamikailag ki van egyenlítve, ezáltal a kormányerők igen kellemesek. A magassági kormánylap ezenkívül súlykiegyenlítéssel is el van látva.

A csűrők és magassági kormány mozgatása tolórudas, az oldalkormány huzalos mozgatású.

A leszállóberendezés egy súlypont előtt elhelyezett gumitárcsás, torziós rugózású ballonke-rekből és a farokrészen beépített 1-es futballabdából áll. Mivel az orr-rész leszálláskor nem ér le, csak egy hullámos durállemez koptató van rá felcsavarozva.

A súlypont-kioldó felsúlypont helyzetben van beépítve. 1000 méteres kötéllel szélcsendes időben 300–350 m-es csőrléseket lehet vele elérni.

A zuhanóféklap, leszállásnál hasonló a Pionyr vagy a Pilis féklapjának hatásosságához.

A repülőgép gyártását az esztergomi gyár vállalta, így ebből a példányból a következő évben sorozatgyártás indul.

Nem lenne teljes a gépről írt beszámoló, ha nem emlékeznénk meg a gép tervezőjéről, Rubik Ernőről, aki társadalmi munkában tervezte a gépet és igen nagy része van abban, hogy a gép időben és úgy készült el, hogy vele egy igen jó kétkormányos iskolagép szériájának minden biztosítóka megvan.

Az építő vállalat vezetői, műszaki és fizikai dolgozóinak is köszönetét mondunk, hogy időben és ilyen jól teljesítették vállalt feladatukat.

Osváth László⁶⁹

Korábban írtunk arról, hogy az MHS meghirdette a *hatékonyság* érdekében a klubok valamilyen szintű összevonását. Ott és abból a cikkből sajnos több ezzel kapcsolatosan nem derült ki. A következőkben leírt beszámolómból viszont látjuk, hogy 1961-ben az ózdi repülőklub a miskolcinak „fióküzlete”... Hivatalosan a klub „ózd-i csoportja”...

Az is kiderült ennek kapcsán, hogy ekkor már *Bujpál Gyula* az ózdi klub vezetője. *Miklós Lászlót* a klubtitkári poszton tehát *Bujpál Gyula* váltotta fel.

„ A miskolciak újra az elsők közé törnek

⁶⁹ Repülés, 1961 (14. évfolyam, 1-12. szám) 1961-11-01 / 11. szám

Miskolcon a repülősportoknak tradíciója van. A vasgyári ifjúmunkások és a város tanuló fiataljainak összefogása országshoz rangot teremtett magának. Vitorlázó és motoros repülők – a klub nevelői közül többen megbecsült munkásai a szövetség sportmozgalmának. Ez mindenkor arra kötelezte a klubot és vezetőit, hogy tudásuk legjavát adják a szövetségi munkához.

A munkások mellett voltak kudarcaik is. Nem minden repülési idény sikerült úgy, ahogy szerették volna. A meg nem értés is gyengítette olykor soraikat. Egy azonban bizonyos; mindig megtalálták a módját annak, hogy a következő évben kijavítsák a hibákat, s így összességében mindig magasabb szintről kezdték meg az új repülőidényt.

Amikor a klub társadalmi vezetőivel és aktivistáival beszélgettünk, ilyen kép bontakozott ki ez évi munkájukról is. Egy év alatt nagyot lendült előre a klub munkája. A tények kedvéért mindjárt hozzá kell tennünk, hogy a klub a szövetségi munkában visszakapta a megfelelő helyét. Amikor Bokor József elvtárs lett a megye MHS elnöke, a klub régi és új aktivistái együttesen láttak a klubon belüli nevelési munka új alapjainak lerakásához. Ez a fáradságos, sok türelmet és körültekintést igénylő munka sikerrel járt. Nem vonakodtak az új munkakedvvel teli fiatalokat sorompóba állítani. Biztak bennük és a KISZ-esek meg is tették és ma is megteszik a magukét. Ezért nem véletlen, hogy amikor a városi KISZ-bizottság felülvizsgálta a klub politikai nevelőmunkáját – a hibák kijavításához adott jótanácsai mellett, elismerte a klub igen aktív politikai ténykedését. A klub vezetői éltek is e segítséggel, mert a városi KISZ-titkárok értekezletén előadásokban ismertették a szövetség célkitűzéseit, s a repülők munkájának fontosságát.

Ma a Magyar Honvédelmi Sportszövetség miskolci repülőklubja elfoglalja a megfelelő helyét a megye fiataljainak szocialista nevelésében. Tizenöt bemutatón vettek részt a megyei honvédelmi napok keretében. A nyáron, Miskolcon volt az ország legeredményesebb honvédelmi napja. Ebben nem kis részük volt a többi szakág között a repülőknek, az ejtőernyősöknek és a modellezőknek.

A város középiskolás és technikumi tanulóinak politechnikai ismereteit is bővítették, amikor meghívták őket a repülőtérré és szakszerű magyarázattal bemutatták a repülési eszközeiket. Ez a tanulmányi kirándulás szorosabbá tette barátságukat a miskolci fiatalokkal.

Repülőgépeiket megbecsülik, a műszaki eszközeiket rendbentartják. Ebben az évben 5529 társadalmi munkaórát fordítottak – a függetlenítettekén kívül – a klub műszaki felszerelésének jó karbantartására és javítására. Ennek a társadalmi munkának politikai alapjai vannak. S ez nagyon jó! Ebből egy jótányit sem szabad engedniük. Ragaszkodjanak továbbra is ahhoz, hogy csak az repülhet, aki tudja, hogy miért és kinek a gépével repül.

Javult a klub általános repülési fegyelme. Ebben az évben géptörés és balesetmentes volt a kiképzés Miskolcon. Emelkedett a hasznos repülések száma. Kár, hogy a vontatógépet – melynek idejét egyébként jól kihasználták – túlrepülték. Ez hiba! A biztonság megköveteli, hogy ilyen többé ne forduljon elő.

Az ejtőernyős szakosztály munkája is javult. Szervezettebbek lettek az ugrások és a célszerű kiképzés került az előtérbe. E munka irányításához az országos elnökség repülési osztályának több segítséget kell a klub részére nyújtani.

A klub ózdi csoportja is magára talált az idén. Bujpál elvtárs irányításával pezsgő szervezeti életet alakítottak ki. Nevelő munkájuk célratoró. A szövetségi előadásokon felül meghívott előadókkal sok aktuális politikai kérdéstről rendeztek vitát. Hatvanan végezték el a honvédelmi alapkör anyagát, részt vettek a megye összetett honvédelmi versenyében és az 1–1 helyezéseket vívták ki. A csoport társadalmi vezetősége lelkesen dolgozik. S annak dacára, hogy az egyik gépük megsérült, a gyakorlati repülő kiképzésben az elmúlt évihez képest jelentősen fejlődtek.

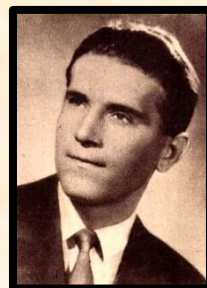
Külön említést érdemel az ózdiak ejtőernyős szakosztálya. Jobb, több és célszerűbb munkát végeznek, mint a miskolciak. Az ejtőernyős szakosztály tagjainak fegyelme állandóan javul, s ha több segítséget kapnak, képesek lesznek úgy dolgozni, amint az az országos elnökség határozata előírja.

A Borsod megyei repülőklub újra a fellendülés útjára tért. Most az a fontos, hogy a téli repülési szünetben se lankadjon a munka. Meg kell magyarázni a növendékeknek, hogy az elméleti és a műszaki felkészüléssel a jövő évi munkájuk alapját rakják le. Minden a jól összeforrott kollektíván múlik, de a vezetők felelőssége a legnagyobb. Ha erről nem feledkeznek meg, újra az elsők sorai közé küzdhetik fel magukat.

Sárosi Gyula⁷⁰

Aztán egy szomorú hír, amely megrázott mindenkit, s nem csak az ejtőernyőzésen belül!⁷¹

„Fájdalmas veszteség ért bennünket, az egész magyar sportmozgalmat. Gyulai György kiváló ejtőernyős sportoló, többszörös, nemzeti bajnok, világsúcstartó és világbajnoki helyezett, – a mi szeretett Gyurkánk, elvtársunk és barátunk nincs többé. Élete a hivatásával forrott össze. Egyszerre volt tanítvány, tanító és mestere az ejtőernyőzésnek. Fiatalkorban, 33 évesen, de a fiatalokat csak kevesen szerethették úgy, mint ő. Jókedvet, önbizalmat sugárzó derűlátása, a legfejlettebb pedagógiai adottságokkal párosulva tette őt hivatásos nevelővé. Mint testnevelő tanárnak, elve mindig a példamutatás volt. Így nevelt fel számos ejtőernyős sportolót, így működött, mint a válogatott keret edzője. Neve összeforrott a magyar ejtőernyős sport születésével, fejlődésével és nemzetközi szereplésével. Mindene volt az ejtőernyőzés. Csak a repülőtéren, vagy a klubban a növendékek között lehetett látni. Mindenét adta szeretett sportjáért. Ez okozta tragikus halálát is. Utolsó ugrásával is az ügyet szolgálta, amikor filmfelvétellel akart maradandót állítani a magyar ejtőernyős sportnak. S ő, az ejtőernyőzés nagymestere ez egyszer hibázott. Elmerült a munkában, mindent meg akart a filmen mutatni, ami az ejtőernyőzésben szép, s közben a saját életére nem ügyelt. A pillanatnyi késedelem tragédiát okozott.



⁷⁰ Repülés, 1961 (14. évfolyam, 1-12. szám) 1961-11-01 / 11. szám

⁷¹ Gyulai György testnevelő tanár, edző, a magyar ejtőernyős sport kiemelkedő alakja. Budapesten, a Farkasréti temetőben nyugszik. Az „Ég és Föld között” című film felvételei közben ernyőjét késve nyitotta, ezért lezuhant és meghalt. Halálával a magyar ejtőernyőzés egyik legkarizmatikusabb személyisége távozott. Később – az ózdi ejtőernyőzésben is elévülhetetlen érdemeket szerzett – Hüse Károly is sajnálatosan követi.

Elment közülünk, de hagyatéka, becsületes munkája minden érdemével itt marad velünk. Folytatjuk művét, az izzig-vérig kommunista sportember művét. Tudta, hogy miért harcol. Olyan ejtőernyősöket akart, akik minden körülmények között megállják a helyüket és a nemzetközi porondon is csak hazájukat szolgálják. Egészséges és bátor, sportban edzett fiúkat, leányokat a hazának –, ez volt a jelszava. Nincs kilátástalan pillanat – mondotta, életünk minden másodpercének értelme van. Az ő életének értelme a fiatalok nevelése volt. Magasztos hivatásérzete szakmája művésztette.

*Emlékével, munkájával mindig együtt maradunk.*⁷²

„Az 1961-es év mérlege

A gazdasági életben minden év végén összegezik az elvégzett munkát, összevetik a tervelőirányzatokkal, mérleget, illetve zárszámadást készítenek attól függően, hogy az ipar vagy a mezőgazdaság számvetéséről van-e szó.

A mi munkánkat is helyes, ha a kiképzési időszak lezárásával azonosítjuk a tervünkben rögzített feladatokkal, számot vetünk az eredményekkel és a hiányosságokkal, s mindebből leszűrjük azokat a hasznos tapasztalatokat, melyek a további munkánkhoz iránymutatást nyújtanak.

A repülő és ejtőernyős munka irányvonalát a IV. Országos Konferencia, az Országos Elnökség és Intéző Bizottság határozatai szabták meg számunkra. Ezek tükrében vizsgálva a repülési szakágak helyzetét, megállapíthatjuk, hogy egészséges fejlődés tapasztalható az 1961-es évben.

Klubjaink szervezetileg tovább erősödtek. A klub-elnökségek többsége komoly élettapasztalattal rendelkező szövetségi aktívákból áll, akik képesek a klubot a határozatok szellemében vezetni, a tagok részére a nevelést és a szakképzést biztosítani. A klubok többségében a mindennapi munka szerves részévé vált a politikai nevelés. Rendszeresen tartanak előadásokat, egyénileg foglalkoznak a tagsággal. Sok helyen a klubnevelést összhangba hozzák a szülői házzal, iskolával és a munkahellyel. Nőtt a kiképzési fegyelem, csökkent a repülő és ejtőernyős rendkívüli események száma. A repülőklubokban növekedett az érettségizett fiatalok száma, ami magával vonta az általános műveltségi színvonal emelkedését is. Az ejtőernyőzésben arra törekedtünk, hogy szélesítsük a mozgalmat, eleget tegyünk a sporthatározatban rögzített követelményeknek. A tagság műszaki képzése érdekében következetesebben hajtottuk végre a köteles munka elvégzésére hozott intézkedést. Ezzel alapjaiban változott a tagság viszonya az értékes technikai eszközökhöz. Ebben az évben országosan közel 150 ezer órára tehető az elvégzett munkaórák száma.

Eredményesen szerveztük a vitorlázó és motoros repülőgép vezetők továbbképzését, gyakorlatban tartását. A téli üzemszünetet pedig jól felhasználják klubjaink a gondos felkészülésre. Alaposabbá váltak a téli előkészítő munkálatok, ami tükrözi a műszaki szemlék komolyságát.

A klubok KISZ csoportjait tovább erősítettük, elnökségeink ma már igen sok helyen támaszkodnak munkájukra. Sikeresen oldottuk meg ez évben a repülő bemutatókat, melyeken legjobb repülőink és ejtőernyőseink vettek részt, minden rendkívüli esemény nélkül.

⁷² Repülés, 1961 (14. évfolyam, 1-12. szám) 1961-11-01 / 11. szám

Azzal, hogy az elmúlt évben követelményként előírtuk az I. fokú orvosi alkalmasságot, kevesebb az egészségi okokból adódó baleseti veszély.

Szervezetten folyik a tagság többirányú képzése. Azzal, hogy az ejtőernyős tagság részére előírtuk a földi gyakorló szereken való földetérés és szélirányba fordulás gyakorlását, növeltük fizikai állóképességüket.

Továbbemeltük a technikai eszközök kihasználtságát a vitorlázó repülésben. A korábbi évek 4,5-es átlagát 9-re emeltük gépenként, ami a kiképzési költségek csökkenésében mutatkozik meg. Három év alatt egy sportrepülő kiképzési költsége kb. 50 %-kal csökkent. Ehhez hozzájárult az is, hogy tudományosan megalapozott élettartam-vizsgálatokat végeztünk a repülőgépeinken, annak megállapítása céljából, hogy biztonságosan hány évig üzemeltethetők.

A tagságban fokozódott a klubhoz való ragaszkodás, amit a közös munka végzésén túl a tagdíj és kiképzési hozzájárulás fizetése is tükröz.

Jó kapcsolat alakult ki a repülést irányító és ellenőrző szervekkel. Fejlődnek kapcsolataink a repülés tudományos szerveivel, rendszeres segítséget kapunk a repülőgép élettartam vizsgálatoknál a Műszaki Egyetem Repülőgépek Tanszékétől és a Tudományos Akadémia tudományos programjában is szerepelnek kísérletek a technikai eszközök korszerűsítésére.

A repülési szakágak szempontjából talán a legjelentősebb az, hogy ez évben megoldódott a vitorlázó repülőgépek gyártása és az ejtőernyők javítási problémája, ami biztosítékot nyújt a további előrehaladáshoz. Jó úton halad a Központi Repülőklub műszaki bizottságának kezdeményezése alapján a vontató repülőgépek problémájának megoldása is. Nagyraértékeljük azt a társadalmi megmozdulást, amely az új vontatógép prototípus megépítésével kapcsolatban a tagság részéről megnyilvánul azzal, hogy felajánlják munkájukat.

Oktatóink nagy többsége komoly tapasztalattal rendelkezik és nagy szakmai hozzáértéssel végzi munkáját. Képesek összekötni a gyakorlati repülést a mindennapi nevelő munkával. Többségük rendszeresen részt vesz politikai oktatásban, sokan közülük állami oktatás keretében tanulnak tovább.

Sportvonalon a repülésben és az ejtőernyőzésben is értünk el eredményeket. Vitorlázó repülésben nőtt a teljesítmény repülések száma. A II. osztályú versenyek színvonala felülmúlja a korábbi évek I. osztályú szintjét. Ebben az évben eredményesen szerepeltek a nemzetközi versenyeken pilótáink. Ennek ellenére a fejlődés üteme még igen lassú.

Ejtőernyőzésben számos nemzeti és világrekordot állítottak fel sportolóink, mégis ejtőernyős sportunk színvonala még mindig alacsony fokon áll és nem üti meg azt a mértéket, ami a nemzetközi versenyeken az eredményes szereplést biztosítja. Ennek fő oka, hogy nincs meg a kiforrott versenyzési készség, a kellő fizikai erőnlét és ezen túlmenően sok esetben hátráltatja az előrehaladást a szerzett tapasztalatok helytelen értékelése.

Az elért eredmények mellett még mindig megtalálhatók az olyan alapvető hiányosságok, amelyeknek kijavításával eredményesebbé tudnánk tenni repülési munkánkat. Az ezekből leszűrt tapasztalatok kell, hogy képezzék az 1962-es év főbb feladatait.

Még mindég nem kielégítő a nyári repülőtéri kiképzési időszakban végzett start-politikai munka. Több helyen tapasztalható, hogy különválasztják a kiképzést a neveléstől, mint külön re-

szort feladatokat. Hasonlóképpen sok tennivaló van még az egyéni meggyőző munka meghonosítása terén is.

Az ejtőernyőzésben bár előrehaladtunk, a feladatok meg nem értéséből a tömegesítésre hozott Intéző Bizottsági határozat csak részben lett végrehajtva.

Még mindig igen sok a fegyelmezetlenségből, szabályok be nem tartásából eredő baleset. Ez a kérdés szorosán összefügg azzal, hogy az utóbbi időben a repülőterek egy részénél általános fegyelmi lazulás tapasztalható. A klubokra érvényes demokráciát a repülőtereken is elnézik, pedig ott egyszemélyi vezetésnek és szigorú fegyelemnek kellene érvényesülni. Általában arra való törekvés tapasztalható egyes parancsnokoknál, hogy „jó emberek” akarnak lenni és ezért elnézik a lazaságokat. Nem követelik meg a növendékektől, hogy jelentkezzenek az oktatóknál a feladat előtt és után, ezért hiányos az eligazítás, a feladat végrehajtásának értékelése, ami baleseti veszélyt rejt magában. Nincs minden rendben az egyéni példamutatás terén sem.

Időszakonként még mindig rázendítenek az elégedetlenkedők, akik nem veszik figyelembe azokat az erőfeszítéseket, amelyeket az Országos Elnökség tesz a technikai eszközök biztosítására. Vannak még olyanok, akik rosszindulatot látnak a szigorú rendszabályok megkövetelésében, a vizsgáztatásokban, a szemlékben. Tapasztalható még a számok okatlan hajszolása, még a biztonsági intézkedések feladása árán is, ami aztán könnyen rendkívüli eseményhez vezet. Ez évben különösen a teljesítmény repüléseknél volt ez így.

Nagy és felelősségteljes munka hárul a klubok tagjaira és vezetőire egyaránt a technikai eszközök javítása, valamint a repülőterek karbantartása terén. Az összehangolt kollektív munkából mindenkinek ki kell vennie a részét. Ehhez megvan a lelkes, a repülés szeretetétől fűtött erő minden repülőklubban, hiszen már hosszú ideje magáénak is érzi minden klubtag a repülőgépeket, a kiképzési eszközöket.

Most az új kiképzési év előkészítésekor, amikor klubjainkban nagy szervező munka folyik – helyesen kell értékelni – a helyi adottságoknak megfelelően – az 1961. évi munkát. A jót és a rosszat a legapróbb részletekig elemezni kell, hogy kitűnjék az; mire kell a jövő évben az erőt összpontosítani. Hasznosítani kell a jó és bevált módszereket. Minden klubtagot arra kell nevelni, hogy pontos és lelkiismeretes önbírálója legyen saját munkájának, mert ezt az élet követeli. Csak így lehet balesetmentesen végigrepülni egy egész idenyt.”⁷³

„Levegő meghódítása“ kiállítás Miskolcon

Miskolcon a Gömöri pályaudvar várótermében november 5-én nyitotta meg kapuit „A levegő meghódítása” kiállítás, mely idén az országban már a második volt. (Az elsőt tavasszal rendezték Rákospalotán.) E kiállítást a Közlekedéstudományi Egyesület miskolci szervezete és a Közlekedési Múzeum rendezte.

A kiállítás az előzőnél kisebb helyen került bemutatásra, de tartalmában lényeges előrehaladást tett a rákospalotaival szemben. Vezetői elmondták, hogy többet szerettek volna kiállítani, de ez a helyhiány miatt nem volt lehetséges. Így a géprepülés történeti részét, annak lényeg-

⁷³ Repülés, 1961 (14. évfolyam, 1-12. szám) 1961-12-01 / 12. szám

szerű megcsonkítása nélkül lerövidítették, míg a rakétatörténeti részt teljesebbé tették, bemutattva a rakéta történetét, szerkezetét, az űrkutatás legfrissebb eredményeit, valamint a legújabb rakéták makettjeit.

Hatalmas tablón mutatták be a legutóbbi időkig felállított léggömb, repülőgép és rakéta magassági rekordokat.

Helyi specialitást is láttunk. Kiállították Huska Vilmos helybeli mesterember 1912-ben készült öthengeres csillagmotorját, valamint a motorhoz készült légcsavart.

A helyi repülőélettel ismertetett meg a miskolci MHS szervezet tablója. A város Rákóczi Ferenc könyvtára is kiállította repülővonatkozású anyagát, mely régi és új magyar és idegennyelvű szakkönyvekből és folyóiratokból áll.

A megnyitó elhangzása után a Közlekedési Múzeum egyik munkatársa tartott igen érdekes előadást, melyben részletesen ismertette a kiállított anyagot. A terem közben megtelt látogatókkal, akik között igen sok fiatal volt. Ezek a fiatalok egyaránt érdeklődve nézték az egykori első magyar repülőgépek és a legmodernebb rakéták makettjeit.

A kiállítás látogatottsága igen nagynak várható, mert olyan helyen rendezték meg, ahol igen sok ember megfordul, és a vonatrávárás ideje alatt megismerkedik azzal a harccal, amit az ember a levegő, az utóbbi években pedig a világűr meghódításáért vív.

R. Gy. ⁷⁴

⁷⁴ Repülés, 1961 (14. évfolyam, 1-12. szám) 1961-12-01 / 12. szám

Bánrévei repülőtér, 1962.

„Időgép, 1962.”

- ✓ január 11. – A honvédelmi miniszter kiadja a „03” és „04. számú” parancsát a tartalékos, illetve a 2. évüket leszolgált és ideiglenesen visszatartott sorállomány január 17–20-a közötti leszereléséről.
- ✓ január 30–31. – A Varsói Szerződés honvédelmi minisztereinek prágai értekezlete.
- ✓ február 3. – John F. Kennedy-kormányja meghirdeti a Kuba elleni gazdasági embargót – havannai szóhasználat: a blokádot.
- ✓ február 13. – A magyar *Ki mit tud?* vetélkedőműsor első adása az MTV-ben.
- ✓ február 20. – John Glenn amerikai űrhajós a Friendship 7 fedélzetén háromszor megkerüli a Földet.
- ✓ február 25. – Kína követeli az USA dél-vietnámi fegyveres intervenciójának azonnali befejezését és az amerikai csapatok kivonását.
- ✓ március 13. – Jugoszláv amnesztiatörvény, amely csaknem 150 ezer olyan személy – nagyrészt emigráns – büntetését törli el (vagy enyhíti), akiket főleg a háború alatti tevékenységük miatt ítélték el.
- ✓ március 18. – A francia-algériai tárgyalások eredményeképpen aláírják az eviani egyezményt.
- ✓ március 19. – Életbe lép az algériai fegyverszünet.
- ✓ március 29. – A csehszlovák nemzetgyűlés jóváhagyja a szövetkezeti dolgozók társadalombiztosításáról szóló törvényt.
- ✓ április 3. – A Jugoszláv Kommunisták Szövetségének (JKSZ) vezetése a párttagságot a gazdasági visszaélések elleni harcra szólítja föl. (Az előző évi gazdasági reform gyakorlatilag kudarcba fulladt.)
- ✓ április 7. – Az egy éve szabadult Milovan Đilas montenegrói szerb író a „Beszélgetések Sztálinnal” című művének megjelentetése miatt a jugoszláv hatóságok letartóztatják, majd 5 évi börtönre ítélik, ahonnan 1966-ban szabadul.
- ✓ április 10. – Harold Macmillan brit kormányfő és John F. Kennedy amerikai elnök Nyikita Hruscsovhoz fordul, hogy szerződésben állapodjanak meg az atomfegyverkísérletek betiltásáról.
- ✓ május 4–6. – A NATO külügy- és védelmi miniszterei megvizsgálják a szövetség nukleáris fegyverrel való felszerelésének lehetőségeit.
- ✓ június 14. – Belgium, Dánia, az Egyesült Királyság, Olaszország, Spanyolország, Svédország és Svájc részvételével létrehozzák az Európai Űrkutatási Szervezetet (ESRO).
- ✓ június 16. – Az Egyesült Államok a tömeges megtorlás doktrínáját a rugalmas reakció elvével váltja fel.
- ✓ július 1. – Népszavazás Algéria függetlenségéről és szuverenitásáról.
- ✓ július 3. – Franciaország elismeri Algéria függetlenségét.
- ✓ július 10. – Felbocsátják az első távközlési műholdat (Telstar-1), mely első ízben közvetít televíziós képeket az Egyesült Államokból Angliába és vissza.

- ✓ július 10–11. – A Csehszlovákia Kommunista Pártja (CSKP) Központi Bizottsága elfogadja a párt új alapszabályzat-tervezetét, és felhívja a figyelmet „a gazdasági nehézségek leküzdésének szükségességére”. (A felhívást követő párton belüli vita tanulságait a vezetés nem veszi figyelembe.)
- ✓ július 12. – A Rolling Stones együttes első hivatalos fellépése a londoni Marquee Klubban.
- ✓ augusztus 7. – Ahmed ben Bella vezetésével megalakul az algériai kormány.
- ✓ augusztus 14–16. – A Magyar Szocialista Munkáspárt (MSZMP) központi bizottsági ülése a törvénysértési perek „lezárásáról”.
- ✓ augusztus 16. – Az MSZMP Központi Bizottsága (KB) kizárja a pártból Rákosi Mátyás korábbi főtitkárát.
- ✓ augusztus 22. – Párizs közelében OAS-fegyveresek Bastien-Thiry alezredes vezetésével merényletet követnek el De Gaulle tábornok-elnök ellen, sikertelenül.
- ✓ szeptember 1. – Iránban 7,1-es erősségű földrengés pusztít.
- ✓ szeptember 4–9. – Charles de Gaulle francia köztársasági elnök Bonnba látogat, melynek során megegyezés születik a Bonn-Párizs-tengelyről.
- ✓ szeptember 24. – Nyikita Hruscsov második belgrádi látogatásán megerősítik az 1955-ös belgrádi nyilatkozatot. (Hruscsov október 3-án tért vissza Moszkvába.)
- ✓ szeptember 26. – Kikiáltják az Algériai Népi Demokratikus Köztársaságot.
- ✓ október 14. – Megkezdődik a kubai rakétaválság, a világot atomháború fenyegeti.
- ✓ október 20.–november 21. – Kinai–indiai határkonfliktus.
- ✓ október 22. – Az Egyesült Államok haderőit a legmagasabb készenléti fokozatba helyezik, a kubai invázió előkészítésére pedig újabb katonákat vezényelnek Floridába. (Az amerikai kormányzat értesíti Nagy-Britannia, Franciaország, az NSZK és Kanada kormányát, amelyek teljes támogatásukról biztosítják Kennedy elnököt.)
- ✓ október 23.–november 20. – Amerikai blokádnak Kuba ellen, melynek vonalára a második világháború óta a legnagyobb hajóhad vonult fel.
- ✓ október 23. – Szovjet kormányfelhívás a világ minden kormányához és népéhez, hogy kalózzakcióként bélyegezzék meg az USA Kuba elleni blokádját.
- ✓ október 25. – New Yorkban összeül az ENSZ Biztonsági Tanácsa, ahol diplomáciai ütésváltásra kerül sor Valerian Zorin szovjet és Adlai Stevenson amerikai ENSZ-nagykövet között a kubai válsággal kapcsolatban. (Zorin nem tudott a rakétatelepítésről, ezért őszintén tagadta azok létezését. Az amerikai delegáció erre bemutatta a világ közvéleményének a kubai szovjet rakétaállásokról készült hírszerzési fényképeket.)
- ✓ október 27. – A szovjetek Kuba felett légvédelmi rakétával lelőnek egy U–2-es amerikai felderítő repülőgépet, amelynek pilótája, Rudolf Anderson őrnagy életét veszti.
- ✓ október 28. – Nyikita Hruscsov szovjet pártfőtitkár a moszkvai rádióban bejelenti, hogy visszavonják Kubából az atomrakétákat. (Lezárul a kubai rakétaválság.)

- ✓ november 20. – Megkezdődik az MSZMP VIII. kongresszusa, ahol elhangzik többek között Kádár János beszédében az, hogy „Aki nincs ellenünk, az velünk van”.
- ✓ november 20. – John F. Kennedy amerikai elnök feloldja Kuba karanténját, ezzel végleg befejeződik a kubai rakétaválság.
- ✓ november 23. – Lezuhan a Párizs melletti Le Bourget repülőtér megközelítésekor a Malév egyik Il-18 típusú repülőgépe, nyolc fő személyzet és tizenhárom utas meghal.
- ✓ november 27. – Nyers Rezsőt az MSZMP KB gazdaságpolitikai titkárává, Biszku Bélát a KB adminisztratív ügyekért felelős titkárává választják, és ezért kiválnak a kormányból
- ✓ november 30. – U Thant burmai diplomatát megválasztják az ENSZ harmadik főtitkárának.
- ✓ december 2–5. – Tito viszonzza Hruscsov látogatását. (Ismét javulnak a szovjet–jugoszláv kapcsolatok.)
- ✓ december 4.–8. – Prágában a CSKP XII. kongresszusa hitet tesz az alapvetően irreális gazdasági célkitűzések helyessége miatt. (A párt első titkárává ismét Antonín Novotný-t választják.)
- ✓ december 18–20. – John F. Kennedy amerikai elnök és Harold Macmillan brit kormányfő tanácskozik a bahama-szigeteki Nassauban és megegyeznek, hogy hadászati nukleáris erőikkel hozzájárulnak a NATO-hoz.

Határozatlan dátumú események

- ✓ szeptember közepe – A szovjet hatóságok Rákosi Mátyást feleségével együtt a kirgiz fővárostól, Frunzétól 80 km-re fekvő Tokmakba költöztetik.
- ✓ az év folyamán – Joseph Murray és David Hume orvos professzorok első olyan sikeres transzplantációja, amikor a vesét egy halottból emelik ki.

1962 a tudományban

- ✓ megtörtént a Föld körüli pályára állítandó szovjet Kozmosz műholdsorozat számos tagjának fellövése (április 6.: Koszmosz-2; április 24.: Koszmosz-3; április 26.: Koszmosz-4; május 28.: Koszmosz-5; június 30.: Koszmosz-6; július 28.: Koszmosz-7, augusztus 18.: Koszmosz-8; szeptember 27.: Koszmosz-9; október 17.: Koszmosz-10; október 20.: Koszmosz-11, december 22.: Koszmosz-12)
- ✓ január 10.: megjelent az Antarktisz első geológiai térképe a Francia Nemzeti Földrajzi Intézet kiadásában, több éves nemzetközi kutatás eredményeképp.
- ✓ január 11. a Szovjetunió Minisztertanácsa által felügyelt szabványügyi bizottság jóváhagyta a GOSZT 9867-61. számú, a "nemzetközi mértékegységrendszerrel" szóló új állami szabványt,
- ✓ január 25.: Észak-Núbia területén első ízben bukkantak régészek a csiszolatlan kőkorszakból származó eszközökre. Az expedíciót B. B. Piotrovskij, az Örmény SzSzk Tudományos Akadémiájának levelező tagja vezette.
- ✓ február 20. – John H. Glenn amerikai űrhajós megkerülte a Földet a Mercury-sorozatba tartozó Friendship 7 nevű űrhajón.

- ✓ március 15.: az $-\Xi$ -hiperon (olv. „anti-kszi-mínusz-hiperon”; ld. barionok) nevű új (bár már régóta megjósolt létezésű) elemi részecske első detektálása amerikai-európai együttműködéssel. A részecskét csaknem egy időben fedezték fel mind a Brookhaveni Nemzeti Laboratóriumban, mind a Genf közelében lévő Európai Atomkutató Intézetben.
- ✓ március 21.: V. K. Prokofjev, a krími Asztrfizikai Obszervatórium munkatársa egy nagy toronyteleszkóphoz kapcsolt szinképelemző segítségével a Vénusz légkörében molekuláris oxigént mutatott ki. Mivel korábban nitrogént, szénsavat és más, a földi élet szempontjából is fontos egyszerűbb vegyületeket is találtak, sok kutató arra következtetett, hogy a Vénuszon nem lehetetlen a szerves élet létezése.
- ✓ március 28.: 28 számtalanféle nemzetiségű és nemzetközi hírű tudós (köztük A. Schweitzer, B. Russell, L. Pauling) müncheni felhívása az atomhatalmakhoz a nukleáris kísérletek és az atomháborús előkészületek leállítása iránt. A referendum követeli valamennyi atomfegyver betiltását és megsemmisítését.
- ✓ március 29. – Ausztrália, Belgium, Egyesült Királyság, Franciaország, Hollandia, NSZK és Olaszország létrehozzák az Űrrepülők Indítóberendezési Fejlesztésének és Megépítésének Európai Szervezetét (ELDO).
- ✓ április 25-26.: Konferencia a Szovjet Tudományos Akadémia Lebegyev-Intézetében a részecskefizika filozófiai problémáiról: például a részecske és a tér, a részecske mint pontszerű és mint térbeli fogalom. A konferencia legnagyobb feltűnést kiváltó előadása, melynek során I. Sz. Sapiro professzor az elméleti és Kísérleti Fizikai Intézetből javaslatot tesz a Newtontól eredő térkontinuum fogalmának feladására, és egy diszkrét téridő-modell bevezetésére. Nagy vitát vált ki az okság fogalma is, mivel ennek létezését a koppenhágai fizikus-iskola képviselői kétségbe vonják.
- ✓ április 30.-május 9.: A III. Nemzetközi Űrkutatási Szimpózium Washingtonban, mintegy 400 tudós részvételével. A befejező előadásokat két űrhajós, John Glenn és German Tyitov tartotta, akik űrrepüléseik tapasztalatairól számoltak be.
- ✓ május 9-10.: Nemzetközi Vulkanológiai Szimpózium Japánban. A fő téma a kitörések előrejelezhetősége, illetve a magma összetétele és a kitörések jellege közti összefüggések. T. Minakami japán kutató felvázolt egy formulát az Aszama-vulkán kitöréseinek előrejelzésére.
- ✓ május 11.: Massachusettsi mérnökök egy csoportja végrehajtja az első „földönkívüli” lézerekísérletek egyikét: lézernyalábot irányítanak a Holdra, majd regisztrálják a visszaverődését.
- ✓ május 12.: Washingtonban az Amerikai Fizikai Társaság ülésén bejelentik egy új elemi részecske, az η -mezon (éta-mezon) felfedezését.
- ✓ május 24.:
 - a Mercury-sorozathoz tartozó amerikai Aurora 7 űrhajó felbocsátása, fedélzetén Malcolm Carpenter. Az űrhajó háromszor megkerülte a Földet.
 - A Telstar műhold (a felszínén lévő kékes képletek napelemek)
- ✓ július 10.: Az AT&T cég Telstar híradástechnikai műholdjának fellövése. A műhold tévadások és telefonbeszélgetések továbbítását végezte. (A brit Tornados

rockzenekarnak a műholdról írt (instrumentális) zeneszáma a brit, a belga, az ír listák élére kerül, és számos más országban is előkelő helyen végez.

- ✓ július 16.: Az UTA laborjaiban elkészült egy elektronikus számológép, ami nem lyuk-kártya-bevitelű, hanem a közönséges papírra írógéppel írt számokat olvas be.
- ✓ július 18.: Új és rendkívül instabil, ideiglenesen „ ζ^* -nak” (olv.: „kszi sztár”) nevezett elemi részecske felfedezése egy időben (de függetlenül) a Brookhaveni Nemzeti Laboratóriumban és a szintén USA-beli Syracusei Egyetemen.
- ✓ július 16. Georges Houot Archimedes nevű speciális tengeralattjáró járműve (batiszkáffa) 9,4 km mélyen merül a tenger alá a Kuril-szigetek közelében.
- ✓ szeptember 16.: Új elemi részecske, az f° detektálása amerikai kutatók által a Brookhaveni Nemzeti Atomenergia-laboratóriumban. A semleges részecske kb. 30%-kal nehezebb a protonnál, élettartama 10–23 s., pi-mezonokra esik szét.
- ✓ július 25-31.: A Nemzetközi Általános Relativitás-és Gravitációelméleti Bizottság relativisztikus gravitációelméleti tárgyú konferenciája Jablonban (Varsó környékén). A fő téma az ekkoriban már elismert létezésű gravitációs hullámok mibenléte, és kísérleti észlelésének lehetősége.
- ✓ augusztus 11.: Föld körüli pályára áll a Vosztok-3 űrhajó, utasa Andrijan Grigorevics.
- ✓ augusztus 12.: Föld körüli pályára áll a Vosztok-4 űrhajó, utasa Pavel Romanovics Popovics alezredes. A két űrhajó rekord kis távolságra megközelítette egymást, a kísérlet célja az ilyen navigációs műveletek és ennek során a rádió-összeköttetés jellegének vizsgálata.
- ✓ augusztus 20.:
 - A Stanfordi Egyetem elektronikai laborjában a világon először továbbítottak mikro-hullámú jeleket lézer segítségével, amely „fontos lépés a laser híradástechnikai felhasználása felé”.
 - A Mariner-2 űrszonda (fantáziarajz)
- ✓ augusztus 27.: A Mariner-2 amerikai Vénusz-vizsgáló űrszonda fellövése, fedélzetén mintegy 18 kg-nyi (a szonda tömegének kb. 10%-a) érzékelőműszerrel: köztük rövid-hullámú és infravörös radiometrikus berendezések (a felszíni hőmérséklet mérésére és a légkör vizsgálatára), magnetométerek, ionizációs kamra és három Geiger-Müller-cső; továbbá egy detektor a Nap részecskesugárzásának és a kozmikus por paramétereinek mérésére.
- ✓ szeptember 22.: Albert Falcaud és Claude Veslit francia tudósok a közismert oceanográfus honfitársuk, Cousteau elgondolásai alapján egy teljes hetet töltöttek a marseille-i part közelében 10 m mélyen a víz alatti tengerfenéken felállított ideiglenes szálláson, hogy a körülmények emberre gyakorolt fiziológiai hatását tanulmányozzák.
- ✓ október 3.: A Föld körüli pályára fellőtt amerikai Sigma-7 űrhajó elindítása, utasa Walter Shirra. Az egy fordulatot 88,5 perc alatt megtevő űrhajó hatszor kerülte meg a bolygót, majd kabinja a Csendes-óceánon landolt.
- ✓ november 1.:

- *A szovjet Mars-program keretében elindítják a világűrbe a Marsz-1 űrszondát („bolygókutató állomást”).*
- *Sematikus rajz a Mariner-2 sugárzásmérő műszereinek felvételkészítési programjáról a Vénusznál.*
- ✓ *december 14.: Az amerikai Mariner-2 űrszonda értékelhető adatokat küldött a Vénuszról, mikor a bolygó mellett kb. 33 000 km távolságban elhaladt. A szonda nem talált a Földéhez hasonló erős mágneses teret, adatai alapján módosították azt a hipotézist, miszerint a bolygó hőmérséklete akár 315 °C-os is lehet (mint kiderült, a valószínű érték ennél jóval alacsonyabb); valamint pontosabban meghatározták a bolygó tömegét, amelyet a Földtömeg 0,81485-ödrészének becsültek (0,015% relatív hibakorlással).*
- ✓ *Az ez évi fizikai Nobel-díj birtokosa L. D. Landau szovjet elméleti fizikus lett, a folyékony hélium szuperfolyékonyságára vonatkozó elméletéért (súlyos autóbalesetéből lábadozván, ezt személyesen nem vehette át).*
- ✓ *A Szegedi Orvostudományi Egyetem sebészeti klinikáján Németh András és Petri Gábor irányításával végrehajtják az első magyarországi vese transzplantációt.*

1962 a sportban

- ✓ *május 30.–június 17. 1962-es labdarúgó-világbajnokság, Chile, Világbajnok: Brazília*
- ✓ *Graham Hill nyeri a Forma-1-es világbajnokságot a BRM csapattal.*
- ✓ *Az 1962-es Formula-1 Solitude Nagydíj nyertese Dan Gurney lett.*
- ✓ *Súlyemelő Európa-bajnokság Budapesten. A magyar aranyérmesek – Földi Imre és Veres Győző – egyben a sportág első magyar Európa-bajnokai.*
- ✓ *Asztalitenisz- Európa-bajnokság Berlinben.*
- ✓ *Etiópia hazai pályán győz az Afrikai Nemzetek Kupáján. Ez Etiópia első bajnoki címe.*
- ✓ *A Budapesti Vasas SC nyeri az NBI-et. Ez a klub harmadik bajnoki címe.*

1962 a zenében

- ✓ *Megalakul az Omega, és az Echo együttes*

*„A szárnyak csak akkor jelentenek szabadságot,
ha szélesre tárjuk őket repülés közben.
Ha csak a hátunkon pihennek, súlyuk ránk nehezedik.”⁷⁵*

„ Decemberben szövetségünk országos székházában tanácskozásra jöttek össze a repülőklubok vezetői. Ez a plénum már hagyományos –, s itt mindenki élőszóval mond bírálatot saját munkája és a repülést országos viszonylatban vezetők munkája felett.

Sok-sok év tapasztalata mutatja, hogy e nagy tanácskozás mindig előrevitte a következő év munkáját. Mindig előre mutatott –, annak ellenére is, hogy a repülősportok fejlődése az évek távlatából nézve nem mindig volt egyenletes. Egyenletes – egyes szakaszaiban – akkor volt, amikor kibontakozhatott a repülésben résztvevők, a repülés fáradhatatlan aktivistáinak minden irányú kezdeményező munkája.

Aki ma a repülőklubokat járja, láthatja ezt a töretlen készséget. Pezsgő élet folyik minden klubban –, s a klubmunkának, a szó legnemesebb értelmében, sok-sok lelkiismeretes gazdája van. Minden szakágban, minden reszortfelelős – társadalmi munkában – tevékenykedik. A munkát százféléképpen teszik változatosabbá és vonzóbbá. Megvalósulás útján van a nevelő és a szakmai munka egysége. Az alábbiakban kívánunk olvasóinknak képet adni arról, ami az országos értekezleten elhangzott...

A MHS teljesíti feladatát

A honvédelmi munka mindinkább társadalmi üggyé válik – folytatta Nagy Béla elvtárs –, s a szövetség összes kiképzési ágaiban nagyarányú fejlődés van. Az összszövetségi munkában alapelvei szerint végzik a repülőklubokban. A repülőklubok vezetőinek és tagságának tudatában kell, hogy éljen: valamennyi sportág tevékenységének a honvédelmi tömegmunkát kell elősegíteni. Ennek biztos, járható útja az egyénnel való személyes foglalkozás. E téren vannak eredményeink. Klubjaink többségében a mindennapi munka szerves része lett a politikai nevelés. A klubokban rendszeresen tartanak a bel- és külpolitikai kérdésekkel foglalkozó előadásokat. Sok helyen e munkát összekapcsolják a szülői házzal, az iskolával és a munkahellyel. E fáradozás tükrö a sok áldozatos társadalmi munka, – a kiképzés jó minősége. Az oktatók legnagyobb része kiforrott, nagy tapasztalattal rendelkező repülő, akik képesek vezetni és tanítani a rájuk bízott növendékeket. Komoly és a tömegmunkát gátló hiányosság, hogy a sorköteles fiatalok ejtőernyős kiképzése még szervezetlen. Sokkal több fiatalot kell bevonnunk ebbe a

A repülő és ejtőernyős munka

Ennek végzését a szövetség IV. Országos Konferenciája szabta meg. A munka agitációs és nevelőmunkáját az MSZMP Politikai Bizottsága, valamint az MHS Országos Intézőbizottsága alapelvei szerint végzik a repülőklubokban. A repülőklubok vezetőinek és tagságának tudatában kell, hogy éljen: valamennyi sportág tevékenységének a honvédelmi tömegmunkát kell elősegíteni. Ennek biztos, járható útja az egyénnel való személyes foglalkozás. E téren vannak eredményeink. Klubjaink többségében a mindennapi munka szerves része lett a politikai nevelés. A klubokban rendszeresen tartanak a bel- és külpolitikai kérdésekkel foglalkozó előadásokat. Sok helyen e munkát összekapcsolják a szülői házzal, az iskolával és a munkahellyel. E fáradozás tükrö a sok áldozatos társadalmi munka, – a kiképzés jó minősége. Az oktatók legnagyobb része kiforrott, nagy tapasztalattal rendelkező repülő, akik képesek vezetni és tanítani a rájuk bízott növendékeket. Komoly és a tömegmunkát gátló hiányosság, hogy a sorköteles fiatalok ejtőernyős kiképzése még szervezetlen. Sokkal több fiatalot kell bevonnunk ebbe a

⁷⁵ Marina Ivanovna Cvetajeva

sportágba úgy, hogy az évi 1–2 ugrás mellett a kiegészítő honvédelmi Ismereteket is megszerzzék, s így rátermettségüket, fizikai kondíciójukat fokozzák.

A kollektív vezetés

A IV. Országos Konferencia alapszabálya kimondja, hogy a választott szervezetekben a kollektív vezetés a mérvadó. Ennek kapcsán sajnos sok helyen még komoly hiányosságok vannak. Előfordul, hogy egy-egy repülőklubban csupán egy-két ember végzi el azt a munkát (illetve csak megkísérli), amelyet az egész vezetőségnek kellene elvégezni. Az oktatógárdának nemcsak a növendékek szakmai előrehaladásért kell harcolni, hanem a vezetőséggel, a KISZ csoporttal együtt a növendékek jellemének, erkölcsi és világnézeti formálásáért is. Csak a kollektív vezetés képes a határozatok és az intézkedések maradéktalan végrehajtására. Ily módon előzhetjük meg a fegyelmezetlen repüléseket, s nyomában a baleseteket. Nagyon helytelen és veszélyes dolog az, hogy meg elég sok repülőklubnál a vezetés kollektív módszerét a repülőtéren folyó munkára is igyekeznek kiterjeszteni. A repülőtéren nem lehet úrrá a klubdemokrácia. Ott egy személy vezet, s ez érthető is. Ahol többen intézkednek, ott zűrzavar keletkezik. A repülőtéren ilyen nem lehet, mert ott emberek életéről is szó van.

A szocialista sporterkölcs

A sportmunkát nem lehet elválasztani a kiképzéstől. Miként minden sportág a szövetségben egy célt szolgál, úgy ki kell alakítani minden sportolóban a szocialista sporterkölcsöt. Fel kell számolni a még néhány helyen mutatkozó elégedetlenséget, s hogy sportolóink egy része jogtalan előnyök elérésére törekedjék. A repülőklubok vezetőinek, a társadalmi aktivistáknak és a növendékeknek tisztán kell látni, hogy pártunk és kormányunk óriási anyagi áldozatot vállal a repülő és ejtőernyős sport fenntartásával. Mindig meg kell magyarázni a jóhiszeműeknek, hogy a repülés és ejtőernyőzés sok anyagi kiadással jár, s ennek a haza javára gyümölcsözni kell. A túlzott – a népgazdaság mérlegével szembenálló – követelések politikai romboló hatást fejtenek ki. Ezért ezeket határozottan vissza kell utasítani, örvendetes, hogy tagságunk iskolai előképzettsége állandóan nő és a klubok tagságának jelentős része minősített sportoló. Az oktatók szakmai és politikai képzése nagyon fontos, hogy megfelelő teljesítményrepülőket tudjanak felnevelni.

A tavaszi szemlék

Egy pár éve bevezettük a repülés előtti általános szemléket, hogy meggyőződjünk a klubok felkészüléséről, a gyakorlati repülés megkezdése előtt. A szemle a műszaki eszközökön kívül kiterjedt a szervezeti életre, a politikai nevelőmunkára és a társadalmi munkára. A szemlék eredményei azt bizonyítják, ha a gazda a klubtagság, akkor helyes irányítás mellett jó kezekben van a repülőklub. Ezért számolhatunk be arról, hogy a repülőklubok az eléjük tűzött feladatot a legtöbb helyen jól elvégezték. Pécs, Békéscsaba, Hajdúszoboszló kifogástalanul készültek fel a szemlére. Eredményesen készült Salgótarján és Miskolc, Nagykanizsa, Győr és Kaposvár, bár nagy fejlődést értek el, de a kiképzési munkában várt eredményektől elmaradtak.

A nyári táborok és az agitációs munka

A repülőtáborok nagyon fontosak a kiképzés során. Amikor egy növendék két hétig egyhuzamban a kollektívában él, egész évi fejlődésének szinte legeredményesebb szakaszát éri el. A klubok többsége megrendezte a tábort. Ejtőernyőseink is sok helyütt táboroztak szabadságide-

jük alatt. Ahol megszervezhették a növendékek mindennapos kijárását, ott egésznapos üzemeket tartottak. A nyári táborozás alatt „arattak” a klubok, – legtöbben itt szereztek meg vizsgájukat. Legeredményesebben Nyíregyházán dolgoztak. A jövőben jobban meg kell szervezni a táborokat, hogy a legjobb eredményeket érhessék el a klubok. Sokkal körültekintőbben kell gondoskodni a szállásról és az ételmezésről, és mindig figyelemmel kell lenni a technikai lehetőségekre. A szövetség ezért a jövőben kiadja a táborok szabályzatát, amely részletesen foglalkozik az előkészítő, valamint a táborban folyó munkával. Csak azok a táborok tarthatók meg, amelyre a repülési osztály az engedélyt megadja.

Hazai és külföldi versenyek

A Központi Repülőklub a lehetőségekhez mérten jól végezte ezt a munkát. A versenyek nem voltak hibamentesek. Hiányzott az egységes irányítás. Ezért a jövőben a versenyek vezetését különválasztjuk a sportbizottság munkájától. Emelte a Nemzeti Vitorlázórepülő Verseny értékét, hogy csehszlovák, lengyel és román repülőbarátaink is részt vettek a küzdelemben. A hazaiak négy nemzeti rekordot, a csehszlovák és a román versenyzők egy-egy nemzeti rekordot repültek. Kiemelkedő eredmény, hogy a verseny folyamán 66 esetben repültek 300 km-en felüli szabad céltávot, valamint háromszöget, és 5 esetben 400 km-en felüli hurokrepülést. A seniorok versenyén 16 esetben repültek 300 km-en felüli távot és 5 teljes aranykoszorút értek el. A juniorok küzdelme tapasztalatszerzés és versenyre való nevelés volt. A gyenge időjárás ellenére szép eredményeket értek el...

Ejtőernyőzésben volt ugyan fejlődés, de a nemzetközi szintet nem értük el. A megfiatalított válogatott keret reménykeltő, de még kevés a nemzetközi versenytapasztalata. Augusztusban a nemzeti versenyen már látszott a válogatott keret egyes tagjainak kibontakozása.

Jó eredményeket hoztak az ejtőernyős járórversenyek és az ejtőernyős négytusa. Ezek jól szolgálták az ifjú korosztály bevonását a tömeges ejtőernyős versenybe.

A repülő fegyelem

Az országos elnökség elsőrendű követelményként állította a repülési osztály és a klubok elé a katonás fegyelem megteremtését. A kiképzés számszerű hajszolása helyett a kiképzés minőségének megjavítását adta feladatul. Főfeladat volt, és marad a baleset és törésmentes kiképzés. Sajnos klubjaink nem tettek meg mindent e cél érdekében. A repülési fegyvelemmel többször baj volt, ezt igazolják a repülőesemények vizsgálatai. Többen figyelmen kívül hagyták a határátrepülésre vonatkozó rendelkezéseket, valamint egyes olyan légterekbe repültek, ahol balesetet idézhették volna elő a polgári légiforgalomban.

A feladatok

Az 1963. évben a szövetség feladatai megnövekszenek. Minden sportágban, így a repülésben is elsőrendű feladat megjavítani a választott szervek vezető és irányító munkáját. A repülőklubok elnökségeinek több felelősséget kell támasztaniuk a felsőbb szervek határozatainak végrehajtásakor. Területükön, a klubon kívül is folytassanak a honvédelem érdekében agitációs és propaganda munkát. Erősítsék klubjaikat sok tevékeny, odaadó társadalmi aktivistával. A vezetés csak akkor lesz bölcs, ha kollektíve döntenek a klubélet kérdéseiben. Számolják fel az egy-két személyes „vezetőségeket”, mert így megáll a fejlődés. Minden egyes növendékkel és a klub szimpatizánsaival személy szerint foglalkozzanak. A nevelés nemcsak a KISZ

csoporthelyezés feladata, – ez a klub központi feladata. A jelenlegi helyenként laza fegyelmi helyzetet csak így tudják felszámolni. A repülőtéren a fegyelem megszilárdításában a repülőtér parancsnokának a klubok vezetői adjanak segítséget, – s ne kísérelgessék a parancsnokok egyszemélyi felelősségét „kollektivizálni”.

Az ejtőernyőzésben fordulatot kell elérni. A feladat; minél nagyobb tömegű fiatalot kapcsoljunk az ejtőernyőzésbe, – a megelőző honvédelmi sportokkal megerősítve. A „Kilián” jelvényt szerző mozgalom kereteiben kell megszervezni az összetett honvédelmi versenyt.

Nagy Béla elvtárs ezután kitért a műszaki eszközök javítására, s azokra az intézkedésekre, amelyekkel a szövetség a repülési eszközöket beszerzi, javításukat megszervezi. Az országos elnökség az 5 éves terv műszaki fejlesztési irányelveinek megfelelően gondoskodott a 3 vitorlázórepülőgépet alapítvány megteremtéséről. 1962-ben az új fém kétüléses gépet kezdik szériában gyártani, s ezzel fokozatosan lecserélik a Komá-kat. A következő években a teljesítmény széria, majd az együléses gépek gyártására kerül sor.

Az ejtőernyők javítását is megszervezte a szövetség, s ma már gondos műszaki vizsgálat mellett kerülnek az ernyők a gépekbe és a sportolókhoz. Az új ernyők beszerzése is folyamatban van.

Végül Nagy elvtárs beszámolt a klubok évi versenyéről, értékelte munkájukat és ismertette a klubok eredményeit. Eszerint a klubokat négy kategóriába sorolta a repülési osztály. Az elsőbe sorrend szerint a 3 első említette: 1. Miskolc, 2. Cskalov, 3. ITRK. Az eredményesen dolgozó klubok közé tartoznak abc sorrendben: Békéscsaba, Debrecen. Dunaújváros, Gagarin, Győr, Posta, MÁV. Szolnok és Szombathely. A közepesen dolgozó klubok: Csepel, Ganz-MÁVAG, Gödöllői Ganz, KÖMI, Kaposvár, Kecskemét, Nagykanizsa, Nyíregyháza, Tatabánya, Pécs, Salgótarján és Szeged. A gyengén dolgozó klubokhoz tartoznak: Eger, Tapolca, Veszprém, Szekszárd és a Dózsa... ”⁷⁶

Ez bizony nagyon jó, mert az ózdi klub és így a bánrévei repülőtér, ekkor a miskolci klub részét képezi, mint repülő csoport! Erről is csak itt és áttételesen szereztünk értesülést!

Repülési sportdiplomáciai sikert ért el a hazai delegáció! Az elmúlt év decemberében ülésezett a Nemzetközi Repülő Szövetség műrepülő és ejtőernyős bizottsága. Ezeken az üléseken vitatták meg a küldöttek az 1962. évi világbajnokságok szabályzatát, döntöttek abban, hogy kinek ítélik oda a világbajnokságok rendezési jogát és megválasztásra kerültek a vezetőszervek mindkét bizottságban.

Előzetesen Spanyolország, Svájc és Magyarország kérte, hogy 1962-ben országukban rendezhessék meg a bajnokságot. Időközben azonban Svájc a rendezés jogáról lemondott, így a szavazásnál csak két kérelmező között kellett dönteni.

⁷⁶ Repülés, 1962 (15. évfolyam, 1-12. szám) 1962-01-01 / 1. szám

A szavazás során – mivel egyenlő volt a szavazatok száma – az 1962. évi *Műrepülő Világbajnokság* megrendezésének jogát a *Magyar Népköztársaságnak* ítélte oda a *Nemzetközi Repülő Szövetség*.

„ *Repülőklubjainkban a befejezéséhez közeledik a téli kiképzési időszak és néhány héten belül megkezdődnek a tavaszi szemlék, hogy felmérjék a repülőklubok vezetőségei, és a tagság, a repülőterek függetlenített állománya által elvégzett munkát. Megállapítsa azt, hogy a repülőklubok milyen mértékben hajtották végre az Intéző Bizottság agitációs és propaganda, a kiképzési és a sport munkára vonatkozó határozatait. Felmérje, hogy megfelelően megalapozott-e a gyakorlati kiképzés, mindazokat az elméleti ismereteket elsajátították-e a növendékek, melyek okvetlenül szükségesek a kiképzés balesetmentes végrehajtásához, a jó kiképzési eredmények és magasabb sportteljesítmények eléréséhez. Valamint műszakilag is biztosítva van-e a kiképzés zavartalan kezdete és folytatása...*

A technikai berendezések előkészítését a gyakorlati kiképzés megkezdéséhez maradéktalanul el kell végezni minden repülőklubban. Csak azok a repülőklubok kapják meg az engedélyt a gyakorlati kiképzés megkezdésére, ahol az összes technikai berendezés kifogástalan állapotban van és nem csupán a kiképzés megkezdésére alkalmas, hanem a folyamatos üzemeltetésre, az egész gyakorlati kiképzés időszakában.

A repülőklubok vezetőségei alaposan mérleget a szemlekövetelmények alapján a felkészülés fokát és csak abban az esetben kérik a szemlét, ha annak mindenben eleget tettek. Ez annál is inkább fontos, mert a repülési osztálynak különben felesleges munkát okoznak, és ezzel olyan repülőkluboknál hátráltatják a gyakorlati kiképzés megkezdését, ahol alaposan felkészültek.

Az elmúlt kiképzési év tapasztalatai alapján még néhány szóval foglalkozni kívánok a tavaszi szemlékkel szembeni, helyenkénti megnyilvánulásokkal.

A repülőklubok nagy többségükben megértették a tavaszi szemlék jelentőségét. Látják, hogy ezek szükségesek, mert nagymértékben hozzájárulnak az elméleti felkészültség színvonalának növeléséhez, a technikai berendezések karbantartásához és a kiképzési feladatok végrehajtásához. A repülőklubok tagságának látni kell, hogy a téli elméleti kiképzés és ezzel egyidejűleg a gyakorlati repülés és az ejtőernyőzés szüneteltetése szükséges. A repülőkluboknak ebben az időszakban kell az új növendékeket szervezni. Meg kell szervezni az elméleti kiképzést, hogy a kezdő, valamint a különböző vizsgafokkal rendelkező növendékek a megfelelő elméleti alapot megszerezzék a gyakorlati kiképzéshez.

A gyakorlati kiképzés alatt elhasználandó technikai berendezéseket fel kell újítani és alkalmassá kell tenni a további használatra.

Egyesek felvetik, hogy csak néhány éve vezettük be a téli leállást, miért szükséges az most, ha régebben nem volt szükséges?

Erre igen egyszerű a felelet: berendezéseink a repülőklubok fejlődésével mindjobban igénybe vannak véve, amit néhány számadattal kívánok szemléltetni:

1955- ben

13816

órát repültünk

1956- ban	15845	órát
1957- ben	17607	órát
1958- ban	18392	órát
1959- ben	19487	órát
1960- ban	19638	órát
1961- ben több mint	22 ezer	órát repültünk.

A tavaszi szemlék megtartása pedig azért szükséges, hogy lezárja az elméleti kiképzés Időszakát és megállapítsa, hogy biztosítva van-e a gyakorlati kiképzés. Éppen ezért helytelen egyes repülőklubokban az olyan feltevés, hogy a szemlékkel a repülési osztály szükségtelen és teljesíthetetlen feladatok elvégzését követeli meg.

Nagy Béla⁷⁷

„ A repülőklubok vegyenek részt a „Kilián”⁷⁸ mozgalomban

A klubokban különösen az ejtőernyősöknek fontos a szervezett testedzés, hiszen köztudott dolog, hogy csak az edzett, sokoldalúan fejlett izmokkal rendelkező fiatalok képesek a jó ugróeredmények elérésére. A Kilián-jelvényt szerző mozgalom kiválóan alkalmas arra, hogy pontszerző rendszerével mi ejtőernyősök is kivegyük belőle a részünket. A Kilián-sportmozgalom lehetőséget ad arra, hogy a fiatalok tömegével és több sportágban eddzék magukat, s így közelebb Jussanak az ejtőernyős ugráshoz. Ezzel a szakosztályok megoldhatják az állandó foglalkoztatás régi problémáját. Ránk vár ez évben a feladat, hogy a Kilián-jel-

⁷⁷ Repülés, 1962 (15. évfolyam, 1-12. szám) 1962-02-01 / 2. szám

⁷⁸ Kilián György, olykor Killián (Kispest, 1907. március 12. – Lengyelország, 1943) kommunista aktivista, eszperantista, aki a nemzetiszocialista Németország hadserege elleni harcokban vesztette életét Lengyelországban, és ezzel a Kádár-korszak egyik legünnepeltebb partizánmártírjává vált. 1927-től az Egyesült Izzó gyárban (a mai GE Lighting Tungstam) dolgozott, ahol a Vörös Tungstam című illegális kommunista hetilapot szerkesztette. Az 1930-as évekre a mozgalomban ismertté vált a neve, a vasas ifjúnunkások őt küldték az Ausztriában tartott kommunista ifjúnunkás kongresszusra. Ezután Moszkvában tanult pártiskolán, majd visszatérése után az „Ifjú proletár” című kommunista periodika szerkesztője lett. Letartóztatták (Sallai Imrével és Fürst Sándorral egy időben), és igazgatás vádjával egy év börtönbüntetésre ítélték, később rendőri megfigyelés alá került. Ekkor ismét Moszkvába ment, katonai kiképzést kapott és ejtőernyős partizánként harcolt a németek ellen. 1943 júliusában (más forrás szerint novemberében) egy lengyelországi bevetés során eltűnt, sorsa ismeretlen. A szocialista rendszer idején nagy számban neveztek el róla iskolákat (még zeneiskolát is), más intézményeket (mint például az 1956-os forradalom egyik főszínhelyévé váló Kilián laktanyát), utcákat, tereket. Ezeket a neveket az 1990-es években más nevekre cserélték. Miskolcon évtizedekig városrész és gimnázium is viselte nevét. (Ma is így hívja a népnyelv, Kilián-észak, Kilián-dél.) Szolnokon róla nevezték el az 1949-ben megalakult Kilián György Repülő - Hajózási Műszaki Főiskolát, amely később Kilián György Repülő Műszaki Főiskolára változott. Itt folyt a négyéves felsőfokú katonai tiszti repülőgép-vezetők és a magasabb képzettséget biztosító repülő-műszaki személyzet kiképzése is. Nem csak városrészeket, utcákat, iskolákat neveztek el róla. Az 1960-as években, az iskolákban, az úttörőmozgalomban is működött a Kilián –pontszerző verseny, amelyen különféle – gyerekek számára is üzhető – sportágakból lehetett pontokat, majd jelvényeket szerezni (vas, bronz, ezüst, arany). 1990-ig a HM, BM égisze alatt létezett a Kilián Haditorna Klub (KHT). A sorkatonák részt vettek a sporteseményein, „versenyein”. Itt is jelvényt (kitüntetést) kaphattak a verseny elvégzése után: Vas-, Bronz-, Ezüst-, és Arany fokozatot. Én magam úttörőként is, és később sorkatonaként is részt vettem e versenyekben, de soha nem éreztem, hogy ez valamiféle kötelező, vagy éppenséggel túlzottan megerőltető lett volna, amint azt ma páran megpróbálják beállítani a korábbi rendszer lelkes ellenzői közül... Ráadásul valószínűleg olyanok, akik akkor még nem is éltek és fogalmuk sincs a dolgokról!

vényszerző versenyeket a szakosztály-foglalkozások keretein belül lebonyolítsuk. Nagyon jól kapcsolódik ehhez az ejtőernyős négytusa és a járőrverseny, mert a terepfutás, a természetjárás, a kerékpározás vagy az úszás a Kilián-pontok mellett célszerű fizikai, felkészülést is jelent.

Jól kezdett a mozgalomban a Nyíregyházi repülőklub, mert az ejtőernyős szakosztály nagy része már tavaly bekapcsolódott a Kilián-jelvényt szerző mozgalomba. Az idén elhatározták, hogy a szakosztály minden tagja megszerzi a Kilián-jelvényt.

*Kovács György Kilián arany-jelvényes ejtőernyős oktató*⁷⁹

Egy örömhír, így év elejére, amiből értesülünk, hogy az ózdi repülőklub újra önálló!

„ A szemlék hírei...

*Az önállóvá lett Ózdi Repülőklub tagsága is jól felkészült a kiképzésre, különösen a bánrévei repülőtér parancsnoka – Borsodi István, – aki egy személyben műszaki vezető is.*⁸⁰



Tehát az ózdi repülő- és ejtőernyősklub visszanyerte függetlenségét!

Aztán egy világsiker!

A „csapat” és jobbszélen az edző: Mandl Ernő

„ AZ 1962. ÉVI MŰREPÜLŐ VILÁGBAJNOK:

TÓTH JÓZSEF (MAGYARORSZÁG)

Csapatelső:

MAGYARORSZÁG; Tóth József, Fejes Péter, Katona Sándor”

1962-ben Bánrévén a kiképzés a Komával, Ifjúsággal, a Lepkével, Pilissel és még a Vöcsökkel is ment.

Elek László vadásziparrepülő, úrhajós-jelölt szavai:

⁷⁹ Repülés, 1962 (15. évfolyam, 1-12. szám) 1962-03-01 / 3. szám

⁸⁰ Repülés, 1962 (15. évfolyam, 1-12. szám) 1962-04-01 / 4. szám

„Innen indult a repülő pályafutásom. Itt szálltam fel először Koma-val, 1962. 04. 12.-én!!!⁸¹

Simon László:

„1962. május 8. Bánréve

„Pilis" HA-3192, 1820 méter, az ezüstkoszorú magassági feltétele meglett.”⁸²



Bánréve, 1962.

A bal szélen Elek Laci, (a későbbi taszári vadászrepülő), jobbra mellette (zakóban) Pintér László ejtőernyős, a Komában Tompa István ejtőernyős ül, egy álló növendék, Huszthy Misi bácsi (hosszú kabátban), majd két növendék.

A gép jobb oldalán egy kezdő ifi, a bal oldalán pedig Demeter Jóska "C" vizsgás növendék guggol.⁸³

„ ... Az ez évben önállóvá lett ózdi repülőklub szép felkészülését csökkentette, hogy a sportminősítések terén komoly hiányosságok merültek fel.

*A miskolci repülőklub, amely az 1961. évi klubversenyben az első helyet érte el, a szemlére is hibátlanul, s dicséretesen készült fel. Javasoljuk, hogy a miskolci klub vezetősége az önállóvá lett ózdi klubnak adjon elvtársi segítséget...*⁸⁴

Sajnos csak egyetlen igazi teljesítménygép van a bánrévei repülőtéren, a *Június 18.*

⁸¹ Elek László vadászrepülő visszaemlékezése

⁸² Simon László visszaemlékezése.

⁸³ Simon László fényképe és a személyek azonosítása is tőle származik.

⁸⁴ MHS Vezetők Lapja, 1962 (9. évfolyam, 1-12. szám)1962-04-01 / 4. szám

Június – júliusban a *bánrévei repülőtéren* kétféle tábor is volt. Egy volt a kezdőknek, és egy másik a teljesítményeseknek.

„Budapesten eddig a Beloiannisz Híradástechnikai Gyár „Gagarin” repülőklubja, a Postás repülőklub, a Ganz-Mávag, és a Cskálov repülőklub fejezte be a teljesítmény táborozást. Vidéken a miskolci repülőklub, a dunaújvárosi és a salgótarjáni rendezett vegyes összetételű tábort.

Ózdon egy teljesítmény és egy kezdő repülőtábor fejezte be munkáját.”⁸⁵



Ez évben aztán a teljesítménytáborban *Sebes Attila* is megrepüli a „D” vizsgát *Bánrévén*. Július 9-én 5⁵⁸ időtartamot és 1800 m magasságot teljesít. Augusztus 19-én pedig a *Bánréve – Csobaj*, 79 km repülésével ezüstkoszorús lett.

A vitorlázórepülők „álma”

Ebben az évben *Hüse Károly* időnként *Bánrévén* is ugrik. Itt teljesítette az 500. ugrását.

*„... Lestük az eget, néztük a golyákat, hogy termikelnek, a golyaszülő hogyan tanítja a kis golyát kivenni magát a dugóból. Emlékszem *Simon Lacira*, amikor táborban voltunk *Bánrévén* és ő az emeleti vaságyról próbálta a gépelhagyást, illetve stabilba ugrást...”⁸⁶*

1962. augusztus 20-án nagyszabású „*Honvédelmi nap*” volt a repülőtéren. Ez természetesen repülőnap és utána viszont az *MHS* által szorgalmazott egyéb „*kedvcsinálók*” és bemutatók is.



Birkózók bemutatója a hangár előtt⁸⁷

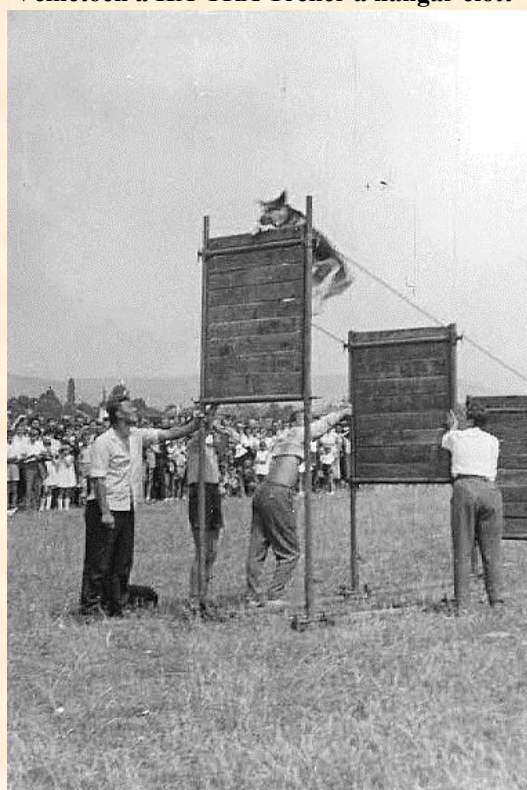
⁸⁵ Repülés, 1962 (15. évfolyam, 1-12. szám) 1962-07-01 / 7. szám

⁸⁶ Molnár István visszaemlékezése

⁸⁷ Molnár Mihály tanár úr fényképe



Vélhetően a HA-TRA Tréner a hangár előtt⁸⁸



A közönség-kedvenc, kutyás bemutató⁸⁹

Rubik Ernő munkáját végre államilag is elismerik és *Kossuth-díjat* kapott. Ha az ország jobban szervezi a munkáit, esetleg több lehetőséget is kap a gépek megépítésére és nem szervezik állandóan át a jól működő repülőgép építő üzemeket, akkor bizony komoly *export-sikerek* is lehettek volna. Sajnálatos módon az ilyen irányú visszaemlékezésekben a személyes intrikák, a kicsinyesség, az össze-vissza dúló hatalmi harc a szervezeteken belül jól lekövethetők, s mind ide vezettek...

⁸⁸ Molnár Mihály tanár úr fényképe

⁸⁹ Molnár Mihály tanár úr fényképe

1962. szeptember 20. *Dunaújvárosnál* egy *Iffúság-B* típusú vitorlázó repülőgép szárnya műrepülés közben letörött, a gép lezuhant. (*Németh János oktató*, *Siposs Andor segédoktató*). E géptípussal már korábban is voltak apróbb – nagyobb gondok, kifáradásos jelenségekre visszavezethető hibák. Ez viszont a típus végét jelentette!

„ *A Budapest Ejtőernyős Bajnokságon Hüse Károly az 1500 m-es kombinált egyéni ugrásban országos rekordot állított fel, 1,075 m-rel. (A rekord ugrás előtt 10 perccel Valkó Gyula szintén nemzeti rekordot ért el, 1,48 m-rel.)*”⁹⁰

Emlékeim szerint ez év tavasza – nyara, amikor itt a repülőtéren hallottam a fiúktól egy dolgot, ami aztán a további életemben is szerepet játszik, ez pedig a zene. Jó, eddig is szerettem zenét, sőt zongorázni is tanultam, de... Azokban az időkben a rádióhallgatás ment, mivel a televízió még csak nyomokban létezett, főleg faluhelyen.

„ *Azon a napon a házunk előtti repülőtérszélről ment az üzem. Az egyik srác a Vöcsökkel szállt le, nem csúsztatott, hosszúra jött, nagyjából vagy 70... 80 méterre a leszállójel után állt meg. Fogtuk a kiskocsit és mentünk a gépért. Ahogy ballagtunk két ózdi fiú beszélgetett valamiféle rádióadásról a rövidhullámon és kiváló zenékről, délutánonként...*

A gépet visszavittük. Básti Józsi bácsi oktató hangját valószínűleg még a csörlőnél is hallani lehetett, miután a leszállt legény jelentett neki...

Másnap hétköznap lévén nem volt repülés, úgyhogy délután megkerestem az Orion rádiókon az említett hullámsávot és tényleg ott volt a zenei kívánságműsor, a „Délutáni randevú”...

Ez után ezt rendszeresen hallgattam és így nyertem képet a világ könnyűzenéjéről. Ez teljesen más volt, mint amit a hazai két rádióadón hallani lehetett. Sőt, az óránkénti hírekben is, mint-ha mást mondtak volna, mint a mieink, bár ez akkoriban nem nagyon érdekelt.”⁹¹

Nos, így szereztem tudomást arról, hogy létezik *Elvis Presley, Chubby Checker, Bobby Vinton, Cliff Richards, a Shadows, a Tornados, Spotnicks, Santo és Johnny, Buddy Holly, Del Shannon, a Beatles, az Animals, Les Chaussettes Noires, Peter és Gordon...* és még száz számra előadók, zenekarok, akiknek a stílusa, hangzása az itthon „*megszokottól*” alapjaiban tért el! A délutánokon alig vártam, hogy halljam:

„*Itt a Szabad Európa Rádió a 19, 25, 31, 41, és 49 méteres rövidhullámon. A mikrofonnál és a lemezjátszónál Cseke László. Szeretettel köszöntöm a Délutáni randevú*⁹² *hallgatóit. Ezúttal is jó vételt és jó szórakozást kívánok.*”

⁹⁰ Repülés, 1962 (15. évfolyam, 1-12. szám) 1962-09-01 / 9. szám

⁹¹ RZ emlékei

⁹² Később Teenager Party.

Majd felhangzott a bevezető dallam, a szignál, és jöttek a zenék...

Bár, eltelt közel hetven év az életemből, megunni őket sohasem fogom... Aztán jönnek a mieink is *Illés, Metró, Omega, a Scampolo*, bár az itthoni fogadtatás néha már ellenséges, de szerencsére nincs megállás!

Azt már gyerekként is tudtam, hogy a szüleim esténként hallgatták a *Szabad Európa Rádió*⁹³ adásait, természetesen halkán és diszkréten. Akkor ez nagyjából tilos volt... Engem ebből az egészből a zene érdekelt délutánonként. Bár még a *Repülés* folyóiratban is jelentek meg „*epés*” cikkek, de én a középiskolától, az 1969/70-es katonáskodásomig, aztán meg még a *KISZ* és egyéb szervezetek vezetőitől is, sőt még a műszaki egyetemen is, hallgattam a „*jam-pec, coca-cola mámorban fetregő, idéltlen zenét játszó és hallgató fiatalság*”-ról tett mindenféle kinyilatkoztatásokat, megjegyzéseket...

Attól, hogy jó zenét hallottunk nem lettünk sem hazaárulók, sem kishitűek, sem lusták, sem dologkerülők...

⁹³ A Szabad Európa Rádiót és testvérszervezetét, a Szabadság Rádiót (SZER, angolul Radio Free Europe/Radio Liberty) az Amerikai Egyesült Államok kormánya hozta létre a hidegháború kezdetén azzal a céllal, hogy híreket és információkat sugározzon Kelet-Európába, Közép-Ázsiába és a Közel-Keletre azokba az országokba, ahol „a kormányzatok betiltották vagy akadályozták az információk szabad áramlását”. A Szabad Európa Rádiót hivatalosan az amerikai kormány által létrehozott National Committee for a Free Europe nevű szervezet alapította 1949-ben az antikommunista propaganda céljaira. A főleg a Szovjetunióba sugárzó Szabadság Rádió két évvel később jött létre, majd a két szervezet 1976-ban egyesült. Az érintett kommunista kormányok gyakran küldtek hírszerzőket a két szervezetbe, több ilyen beépülés tartós sikerrel járt. A rádió adásait emellett igyekeztek elektronikusan zavarni, vételi lehetőségeit korlátozni. Budapesten a városcentrumban számottevő hatékonyságú volt a zavarás, az OTI-palotában, az 1931-ben átadott 18 emeletes torony legfelső szintjén felületi jellegű, helyi zavaróállomás is működött. A műszaki jellegű rádióelhárítás 1964-ben szűnt meg. A Szabad Európa Rádió/Szabadság Rádió a kezdetektől 1972-ig költségvetési támogatást kapott az amerikai Központi Hírszerző Ügynökségtől (CIA). Az első években a CIA és az amerikai külügyminisztérium irányelveket dolgozott ki a rádió számára, a későbbiekben a rádió által képviselt politikai irányvonal a hivatalos szervek és a szerkesztőség tagjai közötti konzultációk során alakult ki. A rádió érdekes módon napi szintű aktuális hírekkel is rendelkezett a magyar valóságot illetően, még a viharos '50-es években is. Sokan vállalkoztak tájékoztató anyagok kijuttatására. A rádió 1956-os szerepe máig vitatott. A SZER tevékenységének egyik legtöbbet kritizált fejezete az 1956-os forradalom alatti működése, ami a lélektani hadviselés egyik tipikus példája volt. A Magyar Osztály munkatársai a hazai viszonyok hézagossága ellenére az események közvetítésére vállalkoztak. Az amerikai vezetéstől nem kaptak irányítást a magyarországi események kezelésére, mert őket is váratlanul érte a fegyveres konfliktus. A szerkesztőket gyakorta átgondolatlan és szubjektív kommentjeik jellemezték. Szinte végig hibásan ítélték meg Nagy Imre szerepét, sőt a szovjet csapatok behívását is vele hozták párhuzamba. Radikális rendszerváltást követeltek. Gyakorlati tanácsokat adtak az egyenlőtlen fegyveres harchoz, s ezzel számos értelmetlen áldozatot okoztak. Később pedig a fegyverek megtartására szólítottak fel. Az ötvenes években a „rádióvédelem” elsősorban büntetőjogi-adminisztratív úton, részben pedig műszaki-technikai (adás-zavaró) eszközökkel történt. „A Szabad Európa rádió adásainak zárt lakásban történő hallgatása csak akkor valósítja meg a népi demokratikus államrend elleni izgatás büntetést, ha ez más jelenlétében történik, vagy pedig, ha a lakáson kívül tartózkodó személyek részére is lehetővé vált ezzel ezen rádióállomás uszító híreinek hallgatása, ezen utóbbi esetben azonban csak akkor, ha nemcsak az nyert tényként megállapítást, hogy a kívül levő személy tudta, hogy a lakásban a Szabad Európa rádiót hallgatják, hanem az is, hogy e rádióállomás milyen híreit hallotta.” A Legfelső Bíróság (LB) 1955-ben hozott elvi döntése látszólag megszorító értelmezéssel kívánta a szocialista jogalkalmazás számára pontosítani a népi demokratikus államrend elleni izgatás büntette megállapíthatóságának körét, valójában a lényegesen semmit nem változtatott. A hatályos törvénykönyv – a BHÖ. – ugyanis változatlanul a legkülönbözőbb államellenes tényállások szankcióival volt képes büntetni a „külföldi, ellenséges, magyar nyelvű rádióadók” hallgatásával megvalósított magatartásokat. Ezen rádiók körében a „különösen veszélyes ellenség” megjelölést – a műsorsugárzás 1951-es megindulásától – a Szabad Európa Rádió érdemelte ki a pártvezetés, illetve a Belügyminisztérium részéről. A délutáni zenei műsort Cseke László, született Ekecs Géza (Budapest, 1927. március 24. – München, 2017. november 13.) magyar újságíró, rádiós műsorvezető szerkesztette, vezette. A „Délutáni randevú” és később a „Teenager party” a világ aktuális könnyűzenéjéből adott kiváló válogatást, délutánonként 3-3 órában.

Középiskolásként, akkor már *Kazincbarcikán a Béke-moziban*, több *Illés*, és *Omega* fellépésen ott voltam. Ma is hihetetlen számomra, hogy az akkori rendszer micsoda erőket mozgatót meg egy – egy ilyen alkalommal. A mozi mindkét oldalán sűrűn álltak a rendőrök, munkás-őrök... Ugyan mitől féltek???

„ ... Valamennyi, a repüléssel és ejtőernyőzéssel foglalkozó szabályzatunk általános határozatokat tárgyaló részében kimondja: „ A repülésben, illetve az ejtőernyőzésben foglalkoztatott személyi állománynak legfőbb feladata és kötelessége a repülések, illetve az ejtőernyős ugrások biztosítása és azok balesetnélküli végrehajtása”. A rendkívüli események súlyos kárt okoznak a szövetségnek és a népgazdaságnak egyaránt, mert emberéletek mennek veszendőbe, emberek hosszú időre esnek ki a termelőmunkából és kórházi ápolásra szorulnak.

Az 1961/62-es kiképzési év rendkívüli eseményeinek statisztikája az alábbi képet mutatja:

Repülés közben 2, ejtőernyőzés közben 3 ember veszette életét. Ezenkívül a vitorlázórepülésben 3, az ejtőernyőzésben 31 személyi sérülés történt, olyan, ami miatt a megsérültek orvosi, vagy kórházi ápolásra szorultak és több-kevesebb ideig munkaképtelenek voltak.

A repülőgépekben okozott anyagi kár értéke 449 983 Ft.

A balesetek miatt 1 motoros repülőgép, 4 vitorlázó repülőgép került kiselejtezésre, továbbá 14 repülőgép esett ki – hosszabb-rövidebb időre a kiképzésből.

Az események kiképzési fok szerint az alábbiakban oszlanak meg:

Vitorlázórepülés:

<i>oktató</i>	<i>6</i>
<i>segédoktató</i>	<i>1</i>
<i>teljesítményrepülő</i>	<i>5</i>
<i>„C” vizsgás</i>	<i>3</i>
<i>„B” vizsgás</i>	<i>4</i>

Ejtőernyőzés:

<i>100 ugrás fölött</i>	<i>1</i>
<i>20–100 ugrásig</i>	<i>7</i>
<i>2–20 ugrásig</i>	<i>8</i>
<i>kezdő</i>	<i>18</i>

A rendkívüli események vizsgálata kimutatta: azok túlnyomó része olyan volt, hogy elkerülhetőek lettek volna, ha az előidéző személyek nagyobb figyelemmel és alaposabban készítik elő a növendék

A vitorlázó repülésben bekövetkezett balesetek megoszlásánál fel kell figyelniük arra, hogy ezek túlnyomó részét olyan fejlett repülőgépvezetők idézték elő, akik már nagy tapasztalattal

rendelkeznek. A fiatal, tapasztalatokkal nem rendelkező növendékeknél, akik még csak „A” vizsgával rendelkeznek, nem fordult elő baleset.

Az ejtőernyős kiképzés területén is igen sok az olyan sérülés, amelyek a magas ugrásszámmal rendelkező ejtőernyősöknél következtek be. A kezdő ejtőernyősöknél az események teljes egészében a helytelen földetérésből adódtak. Ugyanez vonatkozik a nagy ugrásszámmal rendelkező ejtőernyősökre is.

A baleseteket vizsgáló bizottság túlnyomó részben olyan hiányosságokat, sok esetben pedig a hiányosságok egész sorát fedezte fel, amelyek a balesettel ugyan nem voltak okozati összefüggésben, de adott esetben sérülések előidézőjévé válhattak volna.

Komoly hiányosságok mutatkoztak a repüléssel kapcsolatos adminisztráció körül is. Nem volt kimutatható a növendékek fejlődése a felszállások hiányos értékelése miatt, illetve ahol elfogadhatóan lehetett kísérni a növendékek fejlődését, az oktatók ott nem tették meg a szükséges intézkedéseket a növendékek repülési hibáinak kiküszöbölésére... ”⁹⁴

⁹⁴ Nagy Béla: Néhány gondolat a rendkívüli eseményekről. Repülés, 1962 (15. évfolyam, 1-12. szám) 1962-12-01 / 12. szám

A bánrévei repülőtér, 1963.

„Időgép, 1963.”

- ✓ március 21. – Hivatalosan bezárják az Alcatraz börtönszigetet.
- ✓ április 5. – Forró drótot létesítenek a Fehér Ház és a Kreml között.
- ✓ április 7. – A jugoszláv szövetségi parlament elfogadja az ország második alkotmányát, amely Jugoszláviát föderatív szocialista köztársasággá nyilvánítja.
- ✓ április 8. – Román–kínai kereskedelmi egyezmény megkötése.
- ✓ április 11. – XXIII. János pápa kiadja a „Pacem in terris” (Békét a földön) kezdetű szociális enciklikát, melynek témája a béke és az emberi jogok.
- ✓ május 29–30. – Csehszlovákia Kommunista Pártja (CSKP) Központi Bizottsága dönt a gazdaságpolitika korrekciójáról, felülvizsgálva néhány voluntarista döntést.
- ✓ június 23. – John Fitzgerald Kennedy amerikai elnök németországi látogatása során kijelenti: „Berlini vagyok!”
- ✓ június 30. – Jugoszláviában a Tito utáni első kormányfő Petar Stambolić.
- ✓ július 15–25. – Az USA, az Egyesült Királyság és a Szovjetunió aláírják a légkörben, a világűrben és a víz alatt történő atomrobbantásokat betiltó szerződést.
- ✓ július 26. – Súlyos károkkal járó földrengés a jugoszláviai Szkopjében. (A macedón főváros 80%-a romba dől.)
- ✓ augusztus 5. – Szovjet–brit–amerikai szerződés aláírása Moszkvában, a légkörben, a világűrben és a víz alatt végzett nukleáris fegyverkísérletek tilalmáról.
- ✓ augusztus 20. – A Szabolcs-Szatmár megyei Aporliget rákapcsolódik az országos elektromos hálózatra, ezzel hetvenkilenc év után befejeződik Magyarország villamosítása, az áramszolgáltatás minden településen elérhető.
- ✓ augusztus 22. – A CSKP központi lapja, a Rudé právo tájékoztatást tesz közzé az 1949-54 közötti időszak politikai pereiről.
- ✓ augusztus 28. – Martin Luther King elmondja „Van egy álmom...” kezdetű beszédét.
- ✓ szeptember 9–12. – Kádár János Jugoszláviában.
- ✓ szeptember 18–22. – Josip Broz Tito látogatása az USA-ban.
- ✓ szeptember 20. – Csehszlovákiában a sztálinista politika exponensét, Viliam Široký-t leváltják kormányfői tisztségéből, utóda Jozef Lenárt.
- ✓ október 10. – Életbe lép az atomrobbantási kísérletek betiltását tartalmazó szerződés.
- ✓ október 22–23. – A „Big Lift” fedőnév alatt végrehajtott hadgyakorlat során 14 500 amerikai katonát szállítanak repülőgépen az USA-ból az NSZK-ba, az Egyesült Államok azon képességének demonstrálására, hogy sürgősségi helyzetben gyorsan meg tudja erősíteni a NATO-erőket Európában.
- ✓ november 22.
 - Merénylet John Fitzgerald Kennedy, az Egyesült Államok 35. elnöke ellen Dallasban (Texas). (A hivatalos verzió szerint Lee Harvey Oswald lőtte le.)
 - Lyndon B. Johnson veszi át az Egyesült Államok elnöki hivatalát.

✓ november 24.

- Lyndon B. Johnson nyilatkozatban fejezi ki szándékát, miszerint folytatja a Dél-Vietnámnak adott katonai és gazdasági segítségnyújtást
- A világ első élő, egyenes adású televíziós gyilkossága, amikor Jack Ruby lelőtte Lee Harvey Oswaldot.

✓ november 25. – Jacqueline Kennedy meggyűjtja a John F. Kennedy örökmécsesének lángját az elnök temetési szertartásának végeztével.

✓ november 30. – Budapesten átadják az első gyalogos aluljárót az Astoriánál.

✓ december 18–19. – A CSKP KB felülvizsgálja a szlovákiai „burzsoá nacionalizmussal” kapcsolatos téziseket, de nem intézkedik a koncepciók perек kivitelezőinek felelősségre vonásáról és áldozataik rehabilitálásáról.

✓ december 30. – VI. Pál pápa kinevezi, Krakkó érsekévé, Karol Wojtyła krakkói segédpüspököt. (A kommunista hatóságok jóváhagyták a kinevezését, mert úgy ítélték meg, hogy nem foglalkozik politikával.)

Határozatlan dátumú események

✓ az év folyamán – Az első sikeres tüdőátültetés. (A transzplantáció az amerikai James Hardy nevéhez fűződik.)

1963 a zenében

✓ The Beatles: Please Please Me, With the Beatles

✓ Bob Dylan: The Freewheelin' Bob Dylan

✓ The Beach Boys: Surfin' U.S.A., Surfer Girl, Little Deuce Coupe

1963 a tudományban

✓ Valentyina Tyereskova, a világ első női űrhajósa Föld körüli pályára áll a Vosztok-6 űrhajóval

✓ A Ganz-Mávag elkezdte a V43 sorozatszámú villanymozdonyok gyártását, szilícium egyenirányító felhasználásával, külföldi licence alapján.

1963 a sportban

✓ Jim Clark nyeri a Formula-1-es világbajnokságot a Lotus csapattal.

✓ december 1. – Ghána először nyeri meg az Afrikai Nemzetek Kupáját.

✓ Imperiál megnyeri a 41. Magyar Derby-t

✓ A Ferencváros nyeri az NBI-et. Ez a klub 18. bajnoki címe. Az év őszén egyfordulós bajnokságot rendeztek 1963-as őszi NBI melyet a Győri Vasas ETO nyert, ez a klub első bajnoki címe.

„A repülő feltalálása semmiség.

A felépítése már valami.

A repülés: az minden.”⁹⁵

„ Az új esztendő küszöbén

Néhány héttel ezelőtt a repülés elvi irányítóival és gyakorlati vezetőivel elemzés alá vettük az elmúlt év tapasztalatait, megszabtuk az új évre azokat a tennivalókat, amelyek előbbreviszik a repülés, az ejtőernyőzés ügyét.

1962-ben kiemelkedő eredmények nem születtek, mégis összességében el kell ismerni azt a megfontolt, áldozatkész munkát, amit a klubelnökségek, a repülőterek függetlenített dolgozói végeztek a tervek teljesítése, a biztonság fokozása és nem utolsósorban az ifjúság szocialista szellemű nevelése terén. Ennek értékét még növeli az, hogy a kedvezőtlen időjárás miatt csak késve lehetett megkezdeni a repülést és mégis, az eredmények nem maradtak alatta a korábbi évekénél. Nagy feladat hárult reánk a műrepülő világbajnokság megszervezésével és a rendezvények magas számával.

Mi az az erő, ami mindezt lehetővé tette? Elsősorban a vezetés színvonalának további javulása, a klubok vezetőinek és tagjainak összeforrottsága és az, hogy a közös munkából egyformán mindenki kivette a részét.

Természetesen a munka során a fejlődés felszínre hozott gyengeségeket is, mint amilyen a repülő és ejtőernyős rendkívüli eseményeknek még mindig magas száma, egyes helyeken a tervszerűtlenség a munkában, a kiképzési tervek nem alapos ismerete és ebből eredően azok teljesítésében megmutatkozó fogyatékoságok, a gazdaságossággal nem kellő törődés.

A további fejlődés érdekében az 1963. évi munkánkat éppen a negatív Jelenségekből kiindulva sokkal tervszerűbbé, céltudatosabbá kell tenni.

Az MSZMP VIII. kongresszusa többek között azt a feladatot állította elénk is, hogy „Tanítsuk egész népünket szocialista módon élni, dolgozni és gondolkodni”. Úgy gondoljuk, hogy amikor a nevelés fontosságát a repülőklubokon belül kiemeljük, ezt, mint főfeladatot tömörebben és világosabban nem is lehetne meghatározni. E megtisztelő munka klubelnökségeink oktatóinak feladata. Nem elég csak az, hogy repülővé, ejtőernyőssé képezzünk ki valakit, hogy a klubon belül megszerettjük a tagsággal a munkát, rendszerré tesszük nála a fegyelmet, az egymás iránti kollektív érzést. Ennél tovább kell menni. Arra kell törekedni, hogy ezek a jó tulajdonságok a családi körben, az iskolában, a munkahelyen tartósak, maradandók legyenek. A repülőklubok tagsága példamutató magatartást tanúsítson a szocializmus építésében, jó hatást gyakoroljon környezetére is.

A másik ilyen fontos feladat, a tervszerű, kapkodás nélküli munkavégzés, a kezdő kiképzési tervek maradéktalan teljesítése.

Konkrét feladataink vannak a repülő és ejtőernyős alapképzés terén. A kiválogatás, hogy kik alkalmasak repülőnek, illetve ejtőernyősnek, nehéz, bonyolult feladat. Fontos feltétel az egés-

⁹⁵ Otto Lilienthal

zséges szervezet, a jó fizikai állóképesség, megfelelő általános műveltség, e szép, teljes embert kívánó sportág szeretete, gyors elhatározóképesség, alapos technikai ismeret. Olyan fiatalokat megtalálni, akikben ezek a tulajdonságok egyesülnek, csak úgy lehet, ha nem korlátozódnak klubjaink a spontán jelentkezésre, hanem a szervezésnél igénybe vesszük az ifjúsági szervezetek, iskolák, különböző szintű MHS elnökségek segítségét, az utánpótlás biztosítása érdekében rendszeres és folyamatos tevékenységet fejtünk ki.

Továbbra is főfeladat a balesetek számának minimálisra csökkentése. Bár a többéves statisztika azt igazolja, hogy nem volt eredménytelen az a következetesség, amit kifejtettünk a balesetek csökkentése érdekében, mégis több olyan eset állt elő, ami elkerülhető lett volna. Ez a vitorlázó és motorosrepülésre is vonatkozik, de különösen az ejtőernyőzésre. Szeretnénk, ha véglegesen megértené mindenki, hogy senkinek nincs joga könnyelműen venni a saját, vagy mások testi épségét, a jelentős értéket képviselő technikai eszközök sorsát. Nem elismerjük, hanem elítéljük majd azokat, akik „túlhajtásból” veszélyeztetik a repülés biztonságát. A repülőterparancsnokok legyenek a fegyelem, a rend és a szabályzat betartásának az őrei. Olyan jogkörrel ruházzuk fel őket, hogy élni tudjanak a szabályzatok által adott lehetőségekkel. Most, amikor arra törekszünk, hogy az egész évi munkát az eddiginél nagyobb mértékben elismerjük és az élenjárókat a végzett munka alapján jutalmazzuk, a legnagyobb mértékben vesszük figyelembe az eseménymentes kiképzést.

Közvetlen feladat a téli felkészülés befejezése és a tavaszi szemlére való felkészülés.

Ez biztosítja majd a zavartalan munkát nyáron. Ez adja meg a lehetőséget, hogy minden klubtag kedves sportjából kivehesse a részét. A jó felkészülés csak kollektív munka eredménye lehet. Egyének is tehetnek sokat, de annyit, amennyi szükséges, csak a tagság összefogásával lehet elvégezni. Szeretnénk, ha a szemle, hasonló jó eredménnyel zárulna, mint 1962-ben.

Ez évben is megrendezzük a repülő és ejtőernyős versenyeket, kiegészítve az első hazai motoros műrepülő versennyel. A vitorlázó repülésben a teljesítményjelvények elérésének néhány feltétele a FAI döntése alapján 1963. január 1-től megváltozik. Ezüstkoszorús jelvény megszerzéséhez az eddigi 50 km-es táv helyett 100 km-es táv szükséges. A gyémántkoszorús jelvény megszerzéséhez a 300 és 500 km táv lerepülése törtvonalon és háromszög pályán is lehetséges. Ezekre a feladatokra kell felkészülni vitorlázó repülőinknek. A motoros műrepülő versenynek az 1964-es világbajnokságra való felkészülés jegyében kell lezajlania. Ejtőernyőzésben pedig tovább kell lépni a világszint elérése felé.

1963-ra különleges nagy célokat nem állítunk magunk elé csak olyanokat, amelyeket a technikai adottságok, azok jó és ésszerű kihasználásával megengednek. Mindenkinek azon kell fáradozni, hogy becsülettel teljesítse vállalt kötelezettségét.

Szövetségünk az V. Országos Konferenciára készül. Újraválasszák a vezető szerveket, köztük a repülőklubok elnökségeit is. A választás, nem külön plusz feladat, hanem elősegítője az 1963. évi feladatok végrehajtásának. Fel kell használni az újraválasztó taggyűléseket a tagság rendezésére, a szervezeti megerősítésre, a közös munkára való mozgósításra, az eredmények fokozására a kiképzésben és a sportban egyaránt.

Az újév küszöbén ezt adjuk útra valónak a repülőknél és bízunk abban, hogy eredményesen oldják meg az 1963-as évre eléjük állított feladataikat.

„ Sportolva tanítani a hon védelmét!

Talán e mondattal summázhatnánk legtalálóbban az MHS országos sportaktíva ülésének eredményét. A szövetség sportvezetői és kiváló aktivistái az egész országból eljöttek, hogy a szövetség V. konferenciája előtt megtárgyalják sportmunkánk helyzetét. Hol kell erősíteni, mi módon kapcsoljuk egybe a kiképzést, a tömegsporttal. A szövetség tömegsportjának jól bevált formája az összetett honvédelmi verseny. E külsőkben és tartalmában is vonzó versenyágban – helytállást kívánó feltételei miatt – egyre több fiatal vesz részt, s jellemző népszerűségére, hogy a női résztvevők száma egyre növekszik,

A repülősportok fejlődése is meggyorsult és remény van arra, hogy e fejlődés nem szenved törést. Ezt kívánják biztosítani az újabban vásárolt repülőgépek és ejtőernyők. A repülésben dolgozóknak most az a feladata, hogy felülvizsgálják a repülősportok módszerét és a megfelelő változást véghezvigyék. Fokozatosan kell emelni a követelményeket, hogy repülünk, de elsősorban ejtőernyőseink betörhessenek a nemzetközi élvonalba. A Központi Repülőklub ezért javaslatot dolgozott ki, melyek szerint elő kell írni, milyen egyéni eredmények szükségesek ahhoz, hogy egy repülő sportoló a válogatott keret tagja lehessen és nemzetközi versenyen színeinket képviselhesse. Repülősportunk vezetőinek további feladata, hogy növeljék az osztályba sorolt versenyzők számát. Fel kell kutatni azokat a fiatal tehetségeket, akik elsősorban a teljesítmény és a motoros műrepülést erősíthetik.

Mi nem akármilyen módon akarjuk sportra nevelni a fiatalságot. Mi szocialista módon kívánjuk nevelni azokat a fiatalokat, akiket ránbíznak. A sportban is első az ember, még ha a legfejlettebb technikájú sporteszközökkel is küzd. Ha fiatalságunk tudja, hogy sporteredményei nem a sztárkultuszt és az anyagiasságot, hanem a hon védelmét segíti elő – egyéni, társadalmi megbecsülése mellett minden erejét és tudását latbaveti a jobb eredményekért.

S. A.⁹⁷

„ Másodszor üdvözlünk repülő szakembert a munkáért járó legmagasabb elismerésért, a Kossuth-díjért. (Előző évben Fonó Albert kapta meg a két világháború közötti időben a torlósugaras hajtóművel kapcsolatos kutatásaiért.) Most Rubik Ernőt, a magyar repülők szeretett Ernő bácsiját érte a megtiszteltetés.

Bár a repülők igazán jól tudják, mivel is érdemelte ki Rubik Ernő főmérnök a Kossuth-díjat, most mégis – maguk is büszkén gondolnak – a változatokat is számítva – harminc sportrepülőgép atyjára. A Rubik sportgépek kiválóságát, nagyszerűségét az is mutatja, hogy alig találni olyan magyar repülőt, aki pályafutása során ne repült, tanult volna valamelyik „R”- gépen.

Az idősebbek még jól emlékeznek az első Rubik-gépre, az M –19-re, melynek rajzait a lengyelországi szélcsatornában történt megfűvés után elkérték a lengyel sportrepülők is. Az „Emese-B” nem épült nagy sorozatban, de annál inkább utóda, a „Vöcsök”. Nem fordulha-

⁹⁶ Repülés, 1963 (16. évfolyam, 1-12. szám) 1963-01-01 / 1. szám

⁹⁷ Repülés, 1963 (16. évfolyam, 1-12. szám) 1963-04-01 / 4. szám

tunk meg olyan repülőtéren, ahol egy-egy Pilis, Super-Futár, vagy Kánya nem szelné a levegőt, vagy éppen nem várakozna felszállásra.

Még jól emlékezünk a „Tücsökre”, mellyel nem egy öt órát. repültek, s amely úgy született, hogy a Zögling után túl finomnak tartott „Vöcsök” teljesítményein kellett csökkenteni.

Ahol a magyar sportrepülők eredményt értek el, ott szárnyalt valamelyik Rubik-gép is. De Rubik Ernő nemcsak tervező, hanem gyakorlati építő is. Csak így érhetett el olyan fokot gépeivel, mint például a faépítésű gépek iskolapéldájának tartott „Lepkével” is, – amely nemcsak jól repül, de rendkívül gazdaságosan építhető, könnyen szerelhető, szállítható.

S Rubik Ernő nem állt meg a fejlődésben. Ezt bizonyítja a lapunk hasábjain a közelmúlt években sokszor ismertetett, – s már a fiatalabb generáció által is jólismert fémgép-család minden tagja.

Jól ismerjük azokat, a – nyugodtan mondhatjuk – világon elsőként alkalmazott és szabadalmazott szerkezeti és építési eljárásokat, amelyek révén a Rubik-féle fémgépek könnyebbek a hasonló méretű fakonstrukcióknál és gazdaságosabbak, – építési és üzemelési költségük is élenjár. Es nemcsak mi, de mások is, hiszen láttunk már Rubik megoldásokat francia, lengyel és más repülőgépeknél is. A világ elismerésének számít az is, hogy a tervezőt és gépeit az NDK-ban megjelenő, de sokfelé olvasott „Flieger-Jahrbuch” 1963. évi kötete is ismerteti.

A hadiárva műegyetemistából hazánk legtermékenyebb repülőgéptervezőjévé lett pöstyéni fiatalember ma, 53 éves korában is tevékeny, mint élete során mindenkor. Tudását, tapasztalatait most a KPM Légügyi Főigazgatósága műszaki osztályának helyettes vezetőjeként, felelős posztján hasznosítja, de most sem hűtlen élethivatásához, – a tervezéshez. Máris alakítja legújabb gépének, az oly jól bevált „Kánya” vontatógépnek a Rubik-módszerek felhasználásával építendő, gazdaságos és időálló fém változatát. Bízunk benne, hogy a fémgépekkel nemcsak újszerű konstrukciókat alkotott, de azok kiterjedtebb építésére – s esetleg exportjával – népgazdaságunkat is előnyökhöz juttatja.



Sportrepülőink kétszeresen örülnek Ernő bácsi kitüntetésének, de örülünk azért is, mert ő úgy érzi, hogy a kitüntetés az egész magyar repülőtábort is érte.

Az örömben osztozva ezúton nyújtjuk át a Kossuth-díj babérágai mellé a magyar repülők szeretetből és elismerésből font üdvözlő csokrát.”⁹⁸

„ Az 1963 évi ejtőernyős versenynaptár

Ez évben az ejtőernyősöknek gazdag és változatos verseny programjuk van. A központi repülőklub úgy állította össze a különböző osztályok versenyeit, hogy azok megközelítsék a nemzetközi szintet. A különböző jellegű járóversenyek és az ejtőernyős négytusa teljes mértékben feloleli a szövetségnek az ifjúság elé állított célkitűzéseit. Ezek a versenyek nagy állóképességet kívánnak meg a versenyzőktől. a honvédelmi ismeretek elsajátításához.

ORSZÁGOS JELLEGŰ EJTŐERNYŐS VERSENYEK:

⁹⁸ Repülés, 1963 (16. évfolyam, 1-12. szám) 1963-04-01 / 4. szám

1. *Érdeemes ejtőernyős sportolók felszabadulási emlékversenye,*

április 7. Budaörs

2. *III. osztályú „Területi válogató versenyek” Az ország 5 centrumában: Budapesti Repülőklubok. Gödöllői Ganz csapatai között.*

május 5. Budaörs

Békéscsabai Repülőklub, Ceglédi Eje Klub. Csongrád megyei Repülőklub. Bács megyei Repülőklub. Szolnok megyei Repülőklub

május 5. Békéscsaba

Szabolcs megyei Repülőklub, Nógrád megyei Repülőklub, Borsod megyei, Miskolci Repülőklub, Ózdi Repülőklub, Heves megyei Repülőklub.

május 12. Nyíregyháza

Tolna megyei Repülőklub, Baranya megyei Repülőklub, Fejér megyei Repülőklub, (Dunaújváros), Somogy megyei Repülőklub

május 12. Ócsény

Győr megyei Repülőklub, Komárom megyei Repülőklub, Veszprém megyei Repülőklub, Vas megyei Repülőklub, Fejér megyei, Székesfehérvári Eje. Klub

május 19. Győr

3. *III. oszt. országos ejtőernyős verseny*

június 29–30. Kecskéd

4. *II. oszt. országos ejtőernyős verseny*

július 13–14. Dunaújváros

5. *X. ejtőernyős nemzeti bajnokság*

(Külföldi résztvevőkkel: Jugoszlávia. Románia, Bulgária)

július 21–27. Hajdúszoboszló

6. *Országos Ejtőernyős Négy tusa Bajnokság*

szeptember 7–8. Budaörs

7. *Steinmetz Kapitány Ejtőernyős Járőrverseny*

december 14–15. Ferihegy, ill. Budaörs ...

VIDÉKI EJTŐERNYŐS VERSENYEK

11. *Dunántúli Ejtőernyős Bajnokság*

augusztus 10–15. Dunaújváros

12. *Kelet-magyarországi Ejtőernyős Bajnokság*

Nyíregyháza

NEMZETKÖZI EJTŐERNYŐS VERSENYEK

13. „Adriai Kupa” Nemzetek közötti Ejtőernyős Verseny, Eje. válogatott keretünk részvételével

augusztus 24–31. Portugros (Jugoszlávia)...

17. Katowice, Osztrava, Budapesti Postás Repülőklubok közötti Nemzetközi Ejtőernyős Verseny

május 26–június 8-ig. Hajdúszoboszló⁹⁹

1963. májusban az ózdi ejtőernyőskörből a vezető Simon László felvételizik a Kilián György Repülőtisztiszi Iskolán, ősszel majd el is kezdi a tanulmányait a repülőműszaki karon.

Básti József egy emlékezetes távrepülése is ekkor történik.

„1963. május 29.

Mint máskor, most is jó távidőre volt kilátás, így beütemeztem a mai napra is egy alagi távot. Egy kissé keleties szél volt, így valamit segíteni fog a sebességben. A 18-assal indultam vontatásból. Már 600 m-en leoldottam Bánréve fölött. Jó emelést kaptam és hamarosan 1000 m fölé kerültem. Ebből a magasságból már kis magasságvesztéssel értem a gyár fölé, ahol már 1900 m-re lehetett emelkedni. Iránytű szerint ráálltam az irányra és 140 km-es sebességgel siklottam. Most kihagytam Borsodnádásdot,¹⁰⁰ mert alig merültem. Körülbelül 30 km után 1000 m-ről itt már 2300 m-re tudtam emelkedni. Ismét 140 km-rel siklotta. Salgótarján után felhősödni kezdett az ég és Salgótarjától kb. 10 km-re, 1600 m-en bekerültem két felhőréteg közé, ami alattam még vagy 600 m-re volt, a felső is legalább 300 m-en. Kicsit visszavettem a sebességből és 100-110-zel siklottam a cél felé. Nyugodt voltam, mert a variométer szinte 0-át mutatott, alig merültem. Mielőtt berepültem a két felhőréteg közé, megnéztem az órát, hogy a sebességtől függően tudjam, hogy kb. meddig jutottam. Számításom szerint 40-45 perc múlva el kell érnem a Duna vonalát. Szinte rezzenéstelen volt a levegő. A horizontomat most is a felhő alja, illetve az alattam levő felhő teteje adta meg. Ez egy igen érdekes jelenség volt, soha ilyennel még nem találkoztam.

Tudtam, hogy az alattam levő felhő alja a földtől legalább 900-1000 m-re van. Ha át akarok menni az alsó felhőrétegen, még mindig biztonságos magasságban lehetek. Ez is egy szempont. Lassan azért merült a gép és már alig 100 m lehetett az alattam levő felhő és a felső réteg is alacsonyabban volt már, mint először. A távolban már szinte egybe olvadt a két felhőréteg. Újra megnéztem az órát, már 35 perce voltam a két felhőréteg között. Most lenne jó a mesterséges horizont! Már éppen a felhőréteg tetejét kezdtem elérni, a felső is karnyújtásra volt. Mindenképpen át kell merülnöm a felhőn! Sebességem 80 km-re vettem és most már 1 m/mp-cel merülök! Csak az iránytűrózsáját figyelem, ami tudta mutatni valamennyire a víz-

⁹⁹ Repülés, 1963 (16. évfolyam, 1-12. szám) 1963-04-01 / 4. szám

¹⁰⁰ Az ottani Lemezgyár felett is mindig lehetett emelést találni.

szintes szárnyat. A sebességemet tartva beleméremültem a felhőbe. Még egy pillantás az órámra – kíváncsi voltam, mennyi idő alatt érek át a felhőn. Még bele sem éltem magamat a vakrepülésbe, amikor szinte megnyílt az ég és egy csodálatos, napsütötte Dunakanyar tűnt elém. Magasságom 900 m és máris a Duna fölött vagyok. Balra tőlem 3 km-re az alagi repülőtér, ahova indultam. Megnézve az időt rájöttem, hogy a két felhő között erős hátszél lehetett. Még volt egy termik, amit megpróbáltam, de alig volt benne emelés. Így féklapot nyitottam és közel a hangár mellé leszálltam. Ez az utazásom 2 óra 10 percig tartott. Nemsokára vontatógép húzott vissza Bánrévére.”¹⁰¹

A bánrévei repülőtéren, e nyáron is táborot tartanak.

„ Ifjú vitorlázók

Az MHS ózdi vitorlázó repülőinek 15 fős csoportja táborozáson vett részt a bánrévei repülőtéren. Borsodi István táborparancsnok irányításával gyakoroltak a fiatal vitorlázók. Básti József és Sebes József¹⁰² eredményes távrepülést hajtottak végre. A képen; Simon Éva, aki csak két hete „jegyezte el” magát a vitorlázással, még csak a földön ismerkedik az indulásra készen álló „Ifjúság” nevű géppel.”¹⁰³



Tehát az év júniusának közepén még itt van az Ifjúság – B, és repül is. Az első Góbé tehát a nyár további részében ért ide, vagy már ősztől?

„Munka, honvédelem, sport – bizalom a dolgozó magyar népben

Az MHS V. kongresszusa, 1963. június 21–22.

Felemelő és ünnepi hangulatban kezdte meg a szövetség V. kongresszusa a munkát. Mint ez már lenni szokott, a kongresszus a „betakarításon” kívül új feladatok megbeszélésének széles fóruma is volt. Túlzás és önteltség nélkül állíthatjuk, hogy volt mit betakarítani. A IV. kongresszus óta a szövetség átfogó és eredményes munkát végzett. Volt miről beszámolni, s ennek alapján új feladatokat magunk elé tűzni. Örömeinkben, s a jövő útjának kijelölésében résztvettek a párt, a kormány képviselői. A baráti országok testvérszervezetei azzal tisztelték meg kongresszusunkat, hogy vezetőik és képviselőik eljöttek és segítettek a munkában...

Az elmúlt négy esztendő alatt szövetségünk fő vonalaiban teljesítette megbízatását. A katonai elő- és utóképzésben szerzett ismereteink a tapasztalatok gazdag tárházát nyitották meg a

¹⁰¹ Básti József emlékei

¹⁰² Természetesen Sebes Attila!

¹⁰³ Észak-Magyarország, 1963. június (19. évfolyam, 126-151. szám) 1963-06-09 / 133. szám

jövőre vonatkozóan – mondotta Uszta Gyula¹⁰⁴ elvtárs. Nagy gondot fordítottunk és a jövőben is ezt tesszük a technikai sportokat illetően, mert a katonai előképzésben hármask feladatunk van: a fiatalokat politikai, szakmai és fizikai előképzésben kell részesítenünk, hogy majd katonáinkban helytálljanak.

Nagyon fontos, s ez szövetségi munkánk valóságos határköve, hogy szélesedett a katonai előképzés bázisa. E munkában a tartalékos tisztok és katonák adják a fő segítséget, s öröndetes, hogy egyre több tartalékos tiszt és leszerelt katona áll munkába.

A technikai szakágak egységben fejlődtek a katonai szükségletekkel. Az előképzés összes ágában; a rádiós, a gépkocsivezető, a lokátoros, a repülő és ejtőernyős, a műszaki, valamint a vegyvédelmiben a szervezetek legtöbbjében elérték a tervezett eredményeket. Legfőképpen azok a szakágak fejlődtek, amelyekben az elméleti tanuláshoz meg voltak a megfelelő szemléltető és gyakorló eszközök. Ahol a társadalmi munkások és az aktivisták tömegeit sikerült bevonni a munkába, – számuk közel 70 000 – ott az eredmények megfelelték a várakozásnak.

A beszámolót felölelő időszakban több mint 28 000 volt a klubokban, szakosztályokban és a sportcsapatokban foglalkoztatott versenyzők száma. A minősített versenyzők száma 4075. A négy esztendő alatt a szövetség sportolói 5 világ- és 1 Európa-csúcsot javítottak. 11 világ- és 4 Európa-bajnokságot nyertek, 262 országos bajnoki címet szereztek és 421 új országos csúcsot állítottak fel. Azon munkálkodunk, hogy a technikai sportok az egységes magyar sportrendszerbe illeszkedjenek. A legfontosabb, – mondotta befejezésül Uszta Gyula elvtárs, hogy a hadsereg igényeit kielégítsük. Köszönetét mondott a pártnak, a társadalmi és tömegszervezeteknek, a fegyveres testületeknek a segítségükért. Üdvözölte az MHS vezetőit, dolgozóit és az aktivistákat jó munkájukért...

Jó és célszerű politikai munka nélkül a legkorszerűbb technikai eszközök is csak holt anyagok maradnak, amelyekkel csak magukban eredményt elérni nem lehet. Ezért nagyon fontos hogy fiatalságunk becsülje is ezeket az eszközöket és még bevonulásuk előtt sajátítsa el kezelésük alapelveit. Az MHS egyedül nem tudja e munkát elvégezni. Segítségét e tekintetben elsősorban a Kommunista Ifjúsági Szövetségtől várhat. Nagyon fontos tehát, hogy az MHS szervezetek a KISZ óriási ifjúsági bázisát saját munkaterületüknek is tekintsék. A szervezeti együttműködésünk a KISZ-szel egyre eredményesebb, de a tempót növelni kell...

Túl a középiskolai munkán, már az általános iskolák 7 – 8. osztályosai között kell megkezdeni a fiatalság érdeklődésének felkeltését. A szövetség népszerű összetett honvédelmi versenyei azt bizonyítják, hogy már az egészen fiatal korosztály is szívesen verődik csapatba, hogy a céltól célíg terepversenyeken, kispuskával a kezében végigküzdjön.

¹⁰⁴ Uszta Gyula (Nagygút, 1914. június 22. – Budapest, 1995. január 30.) erdész, katonatiszt, altábornagy. Neve 1944-től vált ismertté, amikor Kárpátalján a Szovjetunió csapatainak támogatására partizáncsoportot szervezett, majd a Vörös Hadsereghez csatlakozott. Zemplén vármegyei főispán volt 1947-48 között. Először a Magyar Néphadsereg harckocsizó ezredének parancsnoka, majd 1952-ben vezérőrnagy, a páncélos alakulatok parancsnoka. 1954 őszén, vezérkari akadémián tanult a Szovjetunióban. Az 1956-os forradalom idején a fővárosi karhatalom megszervezője (1956. november 4-e után), és a Kádár-kormány megbízásából a Néphadsereg Katonatanácsának elnöke is. Az 1958-as, Nagy Imrét és társait elítélő koncepció perben Maléter Pál ezredes elleni tanúk egyike. 1956 decembere és 1962 között a honvédelmi miniszter első helyettese, altábornagy. 1957-ben jelentős átszervezést hajtott végre a Magyar Néphadseregben. Az MSZMP IKB, majd Központi Bizottság tagja (1956-66), valamint több mint 30 éven át a Elnöki Tanács tagja (1953–1985). Az MHS elnöke, majd az MHSZ főtítkára (1962 és 1969 között), ezután a Magyar Partizán Szövetség főtítkára (1969-82).

S itt kezdődik a technikai sportok és eszközök rendkívüli jelentősége. Nem véletlen, hogy szövetségünk minősített sportolói, akik nemzeti, nemzetközi, sőt világbajnokok, a politechnika, a barkácsolás útján jutottak el a győzelmi dobogóig. Nemzetközi és világbajnokainkat szinte minden földrészen ismerik.

A lövészek, rádiósok, motorosok, modellezők, ejtőernyősök és repülők számos nagy nemzetközi sikerrel bizonyították, hogy a korszerű technika birtokában – főleg, ha ezt maguk is segítenek megteremteni, nem ismernek akadályt a küzdőtéren. Ez egyben elgondolkasztató számunkra, hogy a jó gépkocsi, rádió, repülőgép és ejtőernyő nélkül a kivívott sikereinket nem tudjuk megtartani.

Az utánpótlás megszerzése nem könnyű feladat –, s ha a sportra gondolunk ez egyben a honvédelmi előképzést is jelenti, mert sok és jól sportoló: fiatal, sok és jól előképzett katonakötelest is jelent...

*A kongresszus küldöttei a 150 000-es tagság nevében újra bizalmat szavazott az MHS vezetőinek és megválasztotta a 69 tagú új elnökséget, a 11 tagú ellenőrző bizottságot, az elnökség pedig a 23 tagú intézőbizottságot. Az MHS Országos Elnökségének elnöke továbbra is Uszta Gyula altábornagy, honvédelmi miniszterhelyettes lett. A két elnökhelyettes Várkonyi László ezredes és Réti Antal.*¹⁰⁵

Örömmel és tisztelettel jelentem, hogy mi, az ottani bánrévei gyerekek – bár az MHS határozatairól nem értesültünk akkor –, nem vártuk meg a 7. – 8. osztályt, már 7-8 éves korunkban is ott „lábatlankodtunk” a repülőtéren és csodák-csodájára meg is tűrtek bennünket. Látó Jancsi, Fellegi Miki, Pásztor Béla, Ruszkay Gyuszi, Lerch Laci, Müller Jóska, Horváth Jóska, Majdák Feri, Erky Kazi... Felsorolni is lehetetlen lenne, annyian voltunk akkor gyerekek. Ki nagyobb, ki kisebb. Aztán majd jönnek a modellező-szakkörös időszakok is...

A vitorlázórepülésben pedig 1963-ban, itt Bánrévén is, beköszöntött a „Góbé” korszak! Igaz ez már csak két évig tart, ezt akkor még nem sejtettük. Az akkori szemünkben furcsa volt a gép hegyes orra, a szárnyborítás hullámai, a korábbi gépekhez képest.

Az ózdi klub 1963-ban kapta meg a HA-5334 lajstromjelű, R-26 S Góbét. A gyártás és üzembe helyezés is 1963. Ezt megerősítette a „Góbé emlékkoldal” is, ahol a gyártási számát is azonosították, E-1203.¹⁰⁶

A gépállomány ekkor: Góbé, Koma, Ifjúság-B, Lepke, Vöcsök, D-Pilis, Június 18. Selejtezésre elviszik majd a HA-5222, Ifjúság-B-t, amely sok éven át dolgozott Bánrévén és az utolsó Komát is.

Az év hátralevő részében a kétkormányos kiképzés, most már a Góbéval folyt.

Ez már olyan gép, amely kiválóan alkalmas a kétkormányos képzésre, utána az egyedül repülésre, sőt teljesítménye egészen a „D” vizsgával bezárólag megfelelő!

¹⁰⁵ Repülés, 1963 (16. évfolyam, 1-12. szám) 1963-07-01 / 7. szám

¹⁰⁶ <http://gobe.fw.hu>

Ej, ha korábban jöttek volna, vagy a repülőtér még sokáig életben marad, akkor bizonyosan sok és szép teljesítmények jöttek volna!

A gép általános elrendezése az oktató és a növendék számára talán valamennyi hasonló feladatú gép közül a legkedvezőbb oktatási körülményeket nyújtja, és biztonságos repülési tulajdonságaival alkalmasnak bizonyult arra, hogy a vitorlázórepülő növendék alapfokú kiképzését követően az ezüstkoszorús teljesítményjelvény megszerzéséig bezárólag, valamennyi repülési feladatot egyazon típusú géppel végezze.¹⁰⁷

Góbé üléselrendezés



A vitorlázórepülők alapfokú kiképzése Magyarországon 1950-től több mint másfél évtizedig főként az egymás melletti ülésű, *R-15b Komával* történt. A kétkormányos géppel, oktatóval végzett 25... 35 felszállás után a növendék első s azt követő egyedül repüléseit a C vizsgát követő 3 órás termikrepülésig bezárólag az *R-07b Vöcsök* vagy *R-16 Lepke* géppel folytatta, végül az ezüstkoszorús teljesítményjelvény feltételeit *R-08d Pilis* vagy *K-02b Szellő* géppel teljesítette. Hamar felmerült a gondolat, hogy a növendéket egyedül repüléseire is a már megszokott kétkormányos géppel bocsássák. Ezzel a kiképzés biztonságának fokozása mellett gazdasági előnyöket is el kívántak érni. Megvalósítását a *Z-03 Ifjúsággal* tervezték, de az a hozzá fűzött reményeket nem váltotta be. Az 1950-es évek végére már nélkülözhetetlenné vált az évek óta elgondolt, egységes kiképzési folyamatot lehetővé tevő vitorlázógép-család létrehozása és a már amúgy is kiöregedőben levő 11-féle kiképzőgép felváltása.

A sorozat első példányát képező, *HA-5303* lajstromjelű, *R-26S*¹⁰⁸ típusjelű, most már *Góbé* nevet viselő gép első felszállását (Karsai E.) 1963. június 6-án végezte *Esztergomban*. 1963 és 1965 között összesen 115 db készült el Esztergomban, s az új gép még 1963 folyamán valamennyi repülőklubhoz eljutott. Az *R-26S Góbé* üzembe állásával végre sor kerülhetett a vitorlázórepülő-kiképzési rendszer teljes korszerűsítésére.

Rövidesen kitűnt, hogy nemcsak a kétkormányos alapfokú kiképzésre alkalmas, hanem rendkívül jóindulatú repülőtulajdonságai lehetővé teszik, hogy a növendék első egyedül repülésein kívül az ezüstkoszorús teljesítményjelvény megszerzéséig bezárólag valamennyi kiképzési feladatot ezzel az egyetlen géptípussal hajtsa végre. Jóllehet a repülőgép vezetők ellenőrzéséhez tartozó alapfokú műrepülési feladatokra és műszerrepülő kiképzésre is alkalmas, viszonylag kis repülőtömegével és kiváló emelkedőképességével csörlő üzemű kiképzésre az ismert, hasonló kategóriájú kiképzőgépek közül a legalkalmasabb. A típus iránt jelentős nemzetközi érdeklődés is mutatkozott, de exportjára mégsem került sor, az összes elkészült gépet Magyarországon használták. Az 1970-es évek közepén készültek tervek a *Góbé* modernizálására, de

¹⁰⁷ A leírás Jereb G: Magyar vitorlázó repülőgépek című könyve alapján készült.

A *Góbé*hoz három magyar női nemzeti kétüléses rekord fűződik (1970: 100 km-es háromszögpálya felett 45 km/h, 80 km hurokrepülés és 138 km távrepülés, Sára M.-Bolla M.).

¹⁰⁸ S=sorozat

a terveket a hatóságok elvetették, a munkálatokat leállították, és egyúttal a vitorlázó repülőgépek gyártását is hosszú időre megszüntették Magyarországon.

A szombathelyi 12. sz. AFIT újíttotta fel a Góbé gyártását 1982-ben. Erre a célra Szombathelyen felépítettek egy műhelyt. A gépen kismértékű szerkezeti módosításokat hajtottak végre annak érdekében, hogy megfeleljen az amerikai és európai légügyi előírásoknak.

Az R-26S Góbé orr- és súlypontcsörlésre, repülőgép-vontatásra, egyszerű műrepülésre (bukfenc, bukóforduló és dugóhúzó) alkalmas gép.



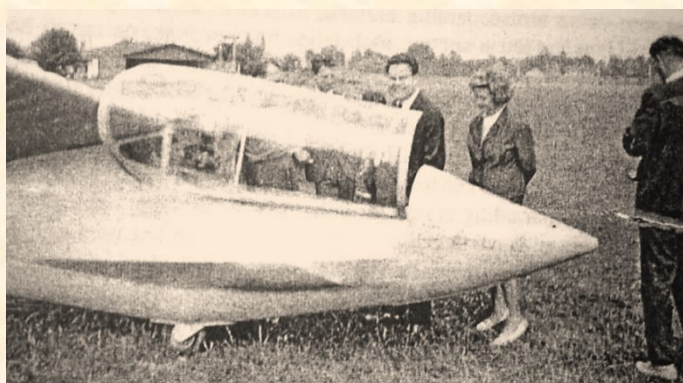
A módosított gépet R-26SU Góbé '82 jelzéssel 1982-től gyártották Szombathelyen, összesen 78 db készült ebből a sorozatból. Az elkészült mennyiségből 61 db-ot a magyarországi repülőklubok kaptak.

15 db-ot Kubába, 1–1 db-ot pedig Ausztriába és Nagy-Britanniába exportáltak. Az első sorozatból való egyik régebbi gyártású példány (E-1218 gyártási számú) az Egyesült Államokba került, ahol N510AS lajstromjelet kapott.¹⁰⁹

Pilótafülke, első ülés, műszerfal



Csörlésben a Góbé



1963, a bánrévei repülőtér.
A kohászati üzemek vezérigazgatója, Csé-
pányi Sándor¹¹⁰ és felesége
az új Góbét tanulmányozza¹¹¹

„1963. június 2. Bánréve,

¹⁰⁹ http://hu.wikipedia.org/wiki/R%E2%80%9326SU_G%C3%B3b%C3%A9

¹¹⁰ Csépanyi Sándor (1927-2004) (ÓKÜ vezérigazgató. Ózd város országgyűlési képviselője. A város fejlesztésében folytatott kimagasló munkásságáért, az ózdi munkások életének javítása érdekében kifejtett eredményes tevékenységéért, az ÓKÜ által elért kiváló népgazdasági munkasikerekért 1974-ben Ózd díszpolgára lett. 1974. március – 1976. március között a diósgyőri Lenin Kohászati Üzemek vezérigazgatója, majd miniszterhelyettes lett.

¹¹¹ Básti József

"Pilis" HA-3192 5 óra 12 perc ezüstkoszorú időtartam feltétele."¹¹²



Az első ülésben a Kohászati Üzemek vezérigazgatója, Csépanyi Sándor, akit sikerült egy repülésre rábeszélni. A bekötést Angyal István végzi.¹¹³

89

Az új, kétkormányos, korszerű gép aztán mindenkit elbűvöl. A klub is meghív mindenkit, akitől eddig is kapott támogatást és ezután is remél...

A következő képeken az ÓKÜ vezérigazgatója – Csépanyi Sándor – sem

térhet ki a gálans ajánlat elől, neki is repülnie kell!



Az első ülésben a Kohászati Üzemek vezérigazgatója, Csépanyi Sándor, akit sikerült egy repülésre rábeszélni, hátul Borsodi István repülőtér parancsnok. Rubik R-26 S, Góbé, HA-5334, Bánréve, 1963¹¹⁴

Bánrévei repülőtér, Góbé.
Első ülésen Szabadkai Péter,
hátul oktatója, Ríz István¹¹⁵



¹¹² Simon László visszaemlékezése.

¹¹³ Básti József

¹¹⁴ Básti József: Ózd – Bánréve Az ózdi repülés története 1932-1965 <http://www.tar.hu/banreve/>

¹¹⁵ RZ gyűjteménye



foto: Janka Edvárd

Szárnyalás...¹¹⁶

...leszállás¹¹⁷



Bánréve, startra készül a Góbé a Sajó parti gát előtt.

Az oktató itt Sebes Attila.

A háttérben egy D-Pilis, a HA-3192 jelű.¹¹⁸

¹¹⁶ Foto: Janka Edvárd

¹¹⁷ Foto: Kolos Ferenc, <http://jetphotos.net>

¹¹⁸ Simon László gyűjteménye. Az időpontok alapján valószínűleg a HA-3192 lajstromjelű D-Pilis gép.(RZ)

1963. október 15. Az Ózd-bánrévei sportrepülés szerencsésen kevés, de annál súlyosabb balesete történt e napon. *Bartók József* „B” vizsgás a *HA-1023 Lepkével* leszálláskor „hosszúra” jött, majd magasan lebegtetett. Ezt érzékelve a kormányba belenyomott, a gép a kerekével érte el a talajt, onnan elpattant – 8... 10 m magasra –, átesett és orral a földnek ütközött. Súlyos gerincsérülés és a gép teljes törése lett az eredmény.¹¹⁹

Később *Matuz István* segítségével ezt is sikerült pontosítani:

„Vitorlázó repülőgép sérülés 1963.10.15, Bartók József (1947.08.07.) HA-1023 Lepke, Bánréve repülőtéren.

„B” vizsga feladatra indult a növendék. Leszálláskor hosszúra jött, majd magasan lebegtetett. Ezt látva durván bele nyomott és kerékkel érintette a földet, majd 45 fokos szögben emelkedett kb. 8 m magasságig, ott a gép átesett és orral ért földet.

A törzs első része teljesen roncsolódott, a törzs hátsó része a kilépőél mögött kettétört. Szárny és vízszintes vezérsík sérült.

Az rgv. gerincsérülést szenvedett. KB [kivizsgáló bizottság] szerint a baleset a repülő növendék által elkövetett, repülőgép vezetői hiba következménye.”¹²⁰

A *HA-1023* lajstromjelű *Lepke* ezek után selejtezésre került.



A HA-1023 Lepke, a képen Simon László repüli a bánrévei repülőtéren, itt még épségben¹²¹

¹¹⁹ Vincze Zoltán visszaemlékezése

¹²⁰ Matuz István szíves közlése

¹²¹ Simon László fényképe



Góbé leszállás, Bánréve¹²²

Góbé leszállás, Bánréve¹²³



¹²² Simon László gyűjteménye
¹²³ Simon László gyűjteménye

A bánrévei repülőtér, 1964.

„Időgép, 1964.”

- ✓ március 5. – A csehszlovák nemzetgyűlés elfogadja a polgári törvénykönyvet.
- ✓ március 8. – Karol Wojtyła érseki beiktatása a Wawelben.
- ✓ március 27. – Az ún. nagypénteki földrengés Alaszka déli partjainál.
- ✓ március 31. – Miután João Goulart brazil elnök egy riói nagygyűlésen bejelenti az átfogó államosítási programját a hadsereg fellázad ellene. (Két nappal később a szomszédos Uruguayba menekül.)
- ✓ április 17–20. – A csehszlovák koncepciós perek egyik felelősének, Rudolf Barák korábbi belügyminiszternek a pere, akit törvénytörő eljárás vádjával 15 évi börtönbüntetésre ítélnék.
- ✓ május 28. – Jeruzsálemben a Palesztin Nemzeti Kongresszus megalakítja a PFSZ-t.
- ✓ június 14. – A „legeredményesebb” nemzetgyűlési választások Csehszlovákiában, ahol a választók 99,99 %-a szavaz a Nemzeti Front jelöltjeire.
- ✓ július 31. – A Tonkini incidens kezdete. (Vietnam)
- ✓ augusztus 1. – Manlio Brosio az új NATO-főtítkárr.
- ✓ szeptember 11–16. – Tito Budapesten tárgyal.
- ✓ szeptember 20–23. – I. Hailé Szelasszié etióp császár hivatalos látogatáson, Magyarországon tartózkodik.
- ✓ szeptember 17. – Jugoszláv együttműködési egyezmény a KGST-vel.
- ✓ október 6. – Felbocsátják a Kozmosz–47-et. (Ez volt a Voszhod űrtrojka ember nélküli főpróbája. Az űrhajó másnap sikeresen földet ért a Szovjetunió előre megadott területén.)
- ✓ október 11. – Kádár János a magyar párt- és kormányküldöttség élén egyhetes látogatásra Lengyelországba utazik. (Október 18-án tér haza.)
- ✓ október 12.
 - Fellövik a szovjet Voszhod–1 űrhajót Bajkonurból. Vlagyimir Mihajlovics Komarov parancsnok (repülőztiszt, repülőmérnök), Borisz Boriszovics Jegorov orvos, Konsztantyin Petrovics Feoktyiszov fedélzeti mérnök (az űrhajó egyik tervezője).
 - Moszkvában ülésezik az SZKP Központi Bizottságának Elnöksége – Nyikita Hruscsov távollétében –, ahol Mihail Szuszlov, a párt fő ideológusa, Alekszandr Selepin, a Szovjetunió Minisztertanácsa elnökének első helyettese, valamint Nyikolaj Ignatov, az Oroszországi Szovjet Szocialista Szövetségi Köztársaság Legfelsőbb Tanácsa Elnökségének elnöke Hruscsovnak minden tisztségéből való felmentését javasolják, és az ebben az időben az abháziai Picundában üdülő Hruscsovot hivatalos ürüggyel szabadsága megszakítására ösztönzik.
- ✓ október 13. – Hruscsov Moszkvába érkezik, és megkezdődik az SZKP KB Elnökségének kibővített ülése, amelyen Hruscsov is megjelenik, amikor is Anasztaz Mikojan államfő, a Szovjetunió Legfelsőbb Tanácsa Elnökségének elnöke kivételével heves vitában kikelnek Hruscsov ellen, és a távozását kívánják. (Bár Hruscsov értesült az ellene szőtt, kis októberi forradalomnak csúfolt összeesküvésről, még sem tett ellene semmit, ennek ellenére meglepetésként éri a heves reakció, és először még harciasan visszatámadva nem fogadja el, hogy saját akaratából távozzon.)

zon a hatalomból, azonban estére megváltoztatja a véleményét, és belenyugszik a plénum döntésébe.)

✓ október 14. – Az SZKP KB Elnöksége az SZKP Központi Bizottságához fordul azzal a kéréssel, hogy Hruscsovot „idős korával és megromlott egészségi állapotával” való indoklással minden párt- és állami funkciójából mozdítsa el, amibe Hruscsov látszólag rezignáltan beleegyezik.

✓ október 15.

○ Hruscsov helyére első titkárnak az SZKP KB Leonid Brezsnyevet nevezi ki, míg a minisztertanács elnökévé (kormányfő) a Szovjetunió Legfelsőbb Tanácsa Elnöksége Alekszej Koszigin teszi meg. (Brezsnyev 1977-től a Szovjetunió államfője lesz, és a haláláig, 1982-ig tölti be a tisztségeit, míg Koszigin a súlyos betegsége miatti lemondásáig, azaz 1980-ig marad a pozíciójában, de két hónappal később elhunyt még abban az évben.)

○ Nagy-Britanniában a Harold Wilson vezette Munkáspárt nyeri a választásokat.

✓ október 16.

○ Az első kínai atomrobbantás.

○ Az MSZMP Politikai Bizottsága Biszku Béla vezetésével Kádár János távollétében a szovjet eseményeket tárgyalja meg.

○ Nagy-Britanniában II. Erzsébet királynő Harold Wilson munkáspárti vezetőnek ad miniszterelnöki felhatalmazást. (Wilson 1970-ig tölti be a kormányfői tisztségét.)

✓ október 18. – Kádár János vonattal hazaérkezik Budapestre Lengyelországból, és a Nyugati pályaudvar előtt nagy közönség jelenlétében beszédet mond, amit a Magyar Rádió élő egyenes adásban közvetít, és melyben Kádár kitér Hruscsov leváltására is, és Hruscsov érdemeit méltatva értékeli az új helyzetet.

✓ november 12.

○ Sarolta luxemburgi nagyhercegnő lemond a trónról a fia, I. János javára. (Uralkodik 2000-ig, a lemondásáig.)

○ Ismét Antonín Novotnýt választják Csehszlovákia köztársasági elnökévé. (Novotný 1968-ig, a leváltásáig tölti be az államfői tisztségét.)

✓ november 21. – Budapesten felavatják az új Erzsébet hidat. (Tervezője Sávoly Pál.)

✓ november 28. – A Mariner-4 elindul a floridai Cape Canaveral űrközpontból a Mars felé.

✓ december 7–13. – A Jugoszláv Kommunisták Szövetségének (JKSZ) VIII. kongresszusa. (A második világháború óta először vitatják meg nyilvánosan a nemzetek közötti viszonyokat, továbbá a JKSZ egyik fő feladatául a nacionalizmus elleni harcot jelölik meg.)

1964 a zenében

✓ január 1: A BBC elindítja az Egyesült Királyságban a Top of the Pops-t, a világ leghosszabb időn keresztül sugárzott és egyik legközismertebb könnyűzenei műsorát.

✓ The Beatles: A Hard Day's Night, Beatles for Sale, Meet the Beatles

✓ The Beach Boys: All Summer Long

✓ Bob Dylan: The Times They Are A-Changin', Another Side of Bob Dylan

✓ *The Rolling Stones: The Rolling Stones*

✓ *The Kinks: The Kinks*

1964 a sportban

✓ *január 29. - február 9. IX. Téli olimpiai játékok Innsbruckban. 36 ország részvételével.*

✓ *október 10. - október 24. XVIII. Nyári olimpiai játékok Tokióban. 93 ország részvételével. Nekünk 10 arany, 7 ezüst és 5 bronzérem jut és a 6. hely az éremtáblázaton!*

✓ *John Surtees nyeri a Formula–1 világbajnokságot a Ferrari csapattal.*

✓ *A Ferencváros nyeri az NB1-et. Ez a klub 19. bajnoki címe.*

„ Kedves fiatal barátaink!

A REPÜLÉS szerkesztőségébe sok olyan levél érkezik, amelyekben íróik azt kérdezik, hogyan lehetnek pilóták és miként ismerkedhetnének meg a repülés tudományával. A szerkesztőség eddig azt tanácsolta, hogy a repülni vágyó keresse fel a lakóhelyéhez legközelebb eső MHS szervezet repülőklubját. Igen ám, de repüléssel foglalkozni a rendelkezések értelmében csak 16 éven felüli középiskolásoknak lehet. Sok levélírónk pedig még csak első és második osztályos középiskolás lehet. Sok levélírónk pedig még csak első és második osztályos középiskolás, akik még koruknál fogva nem vehetnek részt a gyakorlati repülőképzésben. E cikksorozatunkkal kívánunk segíteni a repülés ifjú szerelmeseinek, hogy még a korhatár elérése előtt foglalkozhassanak kedves sportjukkal. E cikksorozatban megismerkedhetnek a vitorlázórepülés alapvető tudnivalóival, kiegészítve a megfelelő meteorológiai ismeretekkel, hiszen e nélkül senki nem lehet pilóta.

A REPÜLÉS pilótaiskoláját neves arany- és gyémántkoszorús vitorlázórepülők vezetik, akik e gyönyörű sportág kitűnő művelői és elméleti továbbfejlesztői. A tanfolyam 7 előadásból áll, s ezek havonta megjelennek a REPÜLÉS-ben. Kívánjuk, hogy fiatal barátaink sikerrel képezzék magukat, hogy utána szárnyra kelhessenek a karcsú és kecses gépmadarakon.

Szerkesztőség”¹²⁵

„ Zöld utat a technikai sportoknak

Magyar Honvédelmi Sportszövetség országos elnöksége az új esztendő küszöbén, baráti összejövetelen látta vendégül a szövetség kiemelkedő sportolóit. Világ-, Európa-, országos bajnokokat és többszörös rekordereket, akik évek óta dicsőséget és elismerést vívnak ki a technikai sportokban. A szívélyes találkozón a szövetség elnöke, Uszta Gyula altábornagy, honvédelmi miniszterhelyettes elvtárs méltatta a technikai sportok jelentőségét, amelyek nemcsak kiváló fizikai felkészülést, hanem a technika alapos elemző ismeretét is feltételezik. E követelményeknek az MHS sportolói becsülettel eleget tettek.

A nemzetközi sikerek mögé felzárkózó országos rekordok sokasága azt bizonyítja, hogy hazánkban polgárjogot nyertek a különböző technikai sportok. Az e téren elért eredményeink már átlépték az országhatárokat és versenyzőink tudásával, lelkesedésével mindenütt számolni kell. A további nemzetközi szintű fejlődés útja ez. Az elmúlt évben annyiszor mérköztek sportolóink jeles külföldi versenyzőkkel, mint a megelőző fél évtizedben összesen. Repülősportolóink Angliában, az NDK-ban, a Szovjetunióban, Jugoszláviában, Lengyelországban és Romániában rajtoltak szép sikerekkel. Az idén a nemzetközi program kibővül Spanyolországgal és Nyugat-Németországgal.

Az év eredményes sportolói között a fogadáson ott voltak a repülők és ejtőernyőseink is. Személyükkel képviselték a repülőklubok egész éven át kitartó lelkesedéssel dolgozó tagságát. A repülőklubokban dolgozó társadalmi aktivisták munkája megeremtette azt a talajt, amely

¹²⁴ Közmondás

¹²⁵ Repülés, 1964 (17. évfolyam, 1-12. szám) 1964-01-01 / 1. szám

rekordokká érlelte a sokévi kiképzés szorgalmát, áldozatos munkáját. Tóth József műrepülő világbajnok, Kotrás Gábor kétszeres országos vitorlázó repülő bajnok, Kunsági István másodosztályú országos vitorlázórepülő bajnok. Nagy Ferenc, Hüse Károly, Binder Lajos és Moskál Péter kétszeres országos ejtőernyős bajnokok, mind a szövetség szervezeteiben szereztek meg tudásukat, ahol a klub közösségének ereje is segítette őket eredményeik elérésében. Méltán vagyunk büszkék rájuk, őket követik majd az újabb tehetséges sportolók, akik tapasztalataikra támaszkodva lépik át a nemzetközi szintek határát. Az út természetesen addig nehéz és fáradtságos, de a feltörők támaszt találnak – egyet előbbre lépve – a központi repülőklub sport és technikai bizottságainál. S ha megtalálják az utat e bizottságokhoz, – amelyek mind jobban a repülősportok társadalmi irányítószerveivé válnak, akkor bontakozik majd igazán ki az a kongresszusi alapelv, mely szerint a társadalmi erők bevonása és széleskörű kibontakoztatása az az erő, amelyre az összszövetségi munka épül.

Mint mindenben, a technikai sportokban is, az új esztendőben nagy fejlődéssel kell számolni. Az egész világon újabb és jobb kiképzési eszközöket szerkesztenek és gyártanak, hogy a jelenlegi rekordokat egy év múlva a múltnak adják át. A sportrepülőgépek jobbak lesznek, az új ejtőernyőket még jobban a célra lehet majd irányítani és jobban megfelelnek a gyors manőverezés követelményeinek. A versenyzők még jobban, mesteribb módon megtanulnak bánni ezekkel az eszközökkel, s bizonyos, hogy az új esztendő még csodálatosabb rekordokban bővelkedik majd.

Ebben a nagy versengésben kell szövetségünk repülősportolóinak is helytállni. Vannak jó repülőgépeink, s a továbbfejlesztésen dolgoznak. Ejtőernyőseink újabb, célszerűbb ernyő konstrukciókon törnek a fejüket – keresik, kutatják az utat a jobb eredmények eléréséhez. Bizakodva nézhetünk a jövőbe, mert jó talajon állunk. Közben nem szabad megfeledkeznünk az emberről, aki az eszével, a szívével és az erejével küzd, hogy hazánknak újabb és újabb dicsőséget szerezzen. A repülőkluboknak ehhez nagy segítséget kell nyújtani. Segítsék továbbra is szárnyra kelni a rátermetteket és fogjanak össze, együttesen készítsék fel a versenyzőket a küzdelmekre – úgy, mint eddig. Az elmúlt években nem egyszer voltunk szemtanúi, hogy a klubokból a versenyzőket milyen nagy szeretettel kísérték el egy- egy senior, vagy országos bajnokságra a legjobb oktatók és a műszaki emberek, hogy a küzdelem színhelyén és azonnal segíthessék. Tapasztalásból tudjuk, hogy csak így lehet a jókból a legjobbakat kiválasztani, akik tehetségükkel értékesítik azt a hatalmas társadalmi erőt, amit a repülőklubok képviselnek.

A kiválasztásnál nagy felelősség hárul az egyes sportágak oktatóira, edzőire, s magára a válogatott keretekre is. A válogatott keretek tagjai a sportág mintaképei. Minden fiatal érdeklődéssel fordul munkájuk felé, mert tudásukat hozzájuk mérik. A válogatottak kollektív munkája egyúttal minden repülési ág iskolája is, a széleskörű hazai és nemzetközi tapasztalatok tárháza. Nem lehet azonban ma már csak utánozni az egyes nemzetek repülőinek stílusát, repülési eredményeit, hanem a nemzetközi küzdőtéren szerzett tapasztalatokat alkotó módon kell a hazai viszonyoknak megfelelően kibontakoztatni. Éppen ezért a központi repülőklub egyik legfontosabb teendője az egyes repülési ágak válogatottjainak ilyen irányú nevelése. Az egyes szak és sportbizottságok eddig is sokat tettek a repülés és az ejtőernyőzésért, de most amikor már állandó motoros műrepülő, ejtőernyős és vitorlázó válogatott keretünk van, még jobban előtérbe kerül az érettük vállalt becsületbeli köteleesség, amely a határtalan sport- szeretetből fakad.

„Ez évben zöld utat a technikai sportoknak” – mondta szövetségünk elnöke. Jó és reménykeltő útravaló ez. Arra ösztönzi majd minden sportolónkat, hogy bátrabban, leleményesebben küzdenek le minden akadályt, amely a becsületes törekvések útjában áll. Azt is jelenti, hogy a társadalom összefogását kérjük, a párt, a KISZ és a testvérszervezetek hatékony segítségét, hogy a technikai sportok művelői megadhassák társadalmunknak azt, amit tőlük elvár, és amit hazánk minden védelemre váró polgára elvár tőlük.

Nem kétséges, hogy a repülősportolók mindent megtesznek azért, hogy a technikai sportok ifjúságunk szívébe is „zöld utat” kapjanak.”¹²⁶

Aztán az MHS-en belül is vannak ám szervezatlenségek, átgondolatlan intézkedések. A „Kedves fiatal barátaink!” cikkel kezdtük az évet!

Most Réti Antal cikkének részleteivel folytatjuk, amely az átgondolatlan életkori minimumról értekezik.

„Az elmúlt évek során, amikor a repülésről és az ejtőernyőzésről beszéltünk, majd minden esetben az eredményességet azzal mértük le, hogy hány felszállás, mennyi repült idő, hány ejtőernyős ugrás és milyen teljesítményrepülés volt az adott időszakban. Kétségtelen, hogy ezek a mutatók tükrözik az elvégzett munka egy részét, de kevés adatot szolgáltatnak ahhoz, hogy megállapíthassuk: vajon a célszerűség e munkában mennyiben van biztosítva, milyen a minőségi fejlődés, hogyan került összhangba a kiképzés és a sport a repülő és ejtőernyős fiatalok többirányú nevelésével, elméleti, gyakorlati, fizikai, erkölcsi és politikai felkészítésével.

A kérdés felvetése nagyon időszerű, mert a korábbi évektől eltérően konkrét előképzési feladatot kell megoldani repülőgépvezető kiválogatás és képzés, valamint az ejtőernyősök kiképzése során. Ez egyben azt is jelenti, hogy a többéves gyakorlaton bizonyos módosítások szükségesek a repülőmunka szervezésében, a minőségi követelményekben, az oktató-nevelő munkában. Ami ezzel még szorosan összefügg; az adott technikai-gazdasági lehetőségekkel összhangban kell, hogy legyen a konkrét feladatokra való áttérés, a takarékos gazdálkodás legmesszebbmenő figyelembevételével.

Mindezek alapján tárgyalta az országos intéző bizottság 1964 január 24-i ülésén a repülő és ejtőernyős munka helyzetét. Az országos intéző bizottság egyetértett azzal, hogy az előképzési feladatok érdekében további erőfeszítésekre van szükség. Ki kell építeni a kiképzési munka bázisait, azokat a repülőtereket vitorlázó állomásokká kell minősíteni, amelyek az előképzésben nem vesznek részt. Az eredményesebb munka érdekében a felszabaduló technikai eszközökkel, a repülést és az ejtőernyőzést kiszolgáló személyzettel a fő bázis területeket kell megerősíteni. Fokozatosan meg kell valósítani az előképzés többéves rendszerét, elsősorban a középiskolás fiatalok mind nagyobb számú bevonásával. Ez viszont azt igényli, hogy a korhátárt a középiskolásoknál – 16 évről – leszállítsuk úgy, hogy 15 éves korban már vitorlázórepülőgépen egyedül repülhessenek a növendékek...

¹²⁶ Repülés, 1964 (17. évfolyam, 1-12. szám) 1964-02-01 / 2. szám

A vitorlázó repülésbe többségében a középiskola I. évfolyamától kell bevonnai a fiatalokat az adott bázisterületeken, és két év alatt el kell érni, hogy a „C” vizsgáig eljussanak. Ez elegendő idő arra, hogy a repülés elméletével, gyakorlatával, szépségével és nehézségeivel megismerkedjenek. Figyelemmel lehet kísérni fejlődésüket, állóképességüket, repülőkészségüket. Ki lehet választani azokat, akik megfelelnek arra, hogy motoros repülőgépen repüljenek és a nagyobb fizikai igénybevétel jelentő repülésekre egészségileg korlátozás nélkül alkalmasak. Ezek a növendékek a középiskola III. osztályától a motoros repülés elméletével és gyakorlatával ismerkednek meg, ahol végleg eldől; alkalmasak-e a repülőgépvezetői pályára...

Hasonló a helyzet az ejtőernyőzésbe bevont fiataloknál, akik számára a képzés két éves tematikára van felépítve. Itt alapkövetelmény a 8 általános iskola, mert az elméleti tanterv ehhez igazodik. Az ejtőernyőzésnél különösen fontos a fizikai erőnlét. Nélkülözhetetlen a rendszeres sport, a tornatermi gyakorlatok tervszerű végzése. És még egy dolog, amit több helyen az ismételt figyelmeztetés ellenére sem szívélnék meg, hogy a földetérés gyakorlását nem a gépi ugrások keretében kell megoldani, hanem a földi gyakorlószerkeken. Ehhez jelentős segítség lesz az ejtőernyős vontatás fokozatos bevezetése, melynek kísérletei biztató eredményeket mutatnak. Természetesen emellett a „bitó”, a szélirányba forduló készülék, a gépajtó utánzat, a ferde kötélpálya ezután is szükséges és hasznos, ha a balesetek számát tovább akarjuk csökkenteni.

Az ejtőernyős ugrások mellett elengedhetetlen az ejtőernyősök többirányú képzése, amit a tematikában előírtunk, de ez nem jelenti azt, hogy a helyi lehetőségeket figyelembevéve, ennél ne lépünk tovább, ha az újabb anyagi befektetést nem igényel.

Előképző munkánkkal szorosan összefügg a repülősportok fejlesztése, figyelembevéve az országos elnökség sportmunkára vonatkozó határozatát.

A repülősportok a legköltésesebb sportágak közé tartoznak, így nem tömegesíthetők. Újabb sportolók bevonása csak a meglévő technikai eszközök jobb kihasználása útján lehetséges. Annál jobban biztosítható következetes, előrelátó munkával a minőségi fejlesztés, a nagyobb eredmények elérése. Technikai ellátásunk a következő években tovább javul. A kiöregedett repülőgépek, ejtőernyők pótlásaként fokozatosan új, az eddigieknél korszerűbb technika jelenik meg repülőtereinken...

Az előképzési feladat és a sport ilyen értelmű megszervezése nem könnyű feladat. Régi gyakorlaton, szemléleten kell változtatni, mert a cél, amit magunk elé tűzünk, csak ezen az úton valósulhat meg. Így biztosítható az előképzés mennyiségi és minőségi teljesítése, a hazai és nemzetközi versenyeken, bajnokságokon az eredmények növelése. Nem egyéni érdekek döntenek el, hogy az új módszerek bevezetése mikor válik időszerűvé. Lehet, hogy egyeseknek megsokasodnak a tennivalói, szembe kell nézni meg nem értéssel is. Türelmes, következetes nevelő, agitációs munka szükséges az áttéréshez. Biztosítani kell a szövetség alapszabályzatának és a klubok működési szabályzatának betartását, mert ez a további előrehaladás, a repülés és az ejtőernyőzés hazai és nemzetközi elismerésének további záloga.”¹²⁷

¹²⁷ Repülés, 1964 (17. évfolyam, 1-12. szám) 1964-03-01 / 3. szám

„Az Ózdi Repülő Klub is megkezdte a repülést. Télen rendbehozták felszereléseiket, ebben a kemény hideg sem tudta őket megakadályozni. Ez évben jobb eredményeket szeretnének elérni, mint tavaly. Képünk az új „GÓBÉ” első felszállását mutatja, pilóták: Borsodi István és Básti József. A felvételt Simon László készítette, aki a klubból vonult be repülőtishti iskolára.”¹²⁸



A HA-5334 Góbé

A képen a sajpüspöki úthoz (25. számú főút) közeli, a sűrű telepítésű fásor előtti a starthely.

1964-ben a bánrévei repülőtér állományába kerül még a HA-5363 és a HA-5365 jelű Góbé is.¹²⁹ Így most három Góbé, a D-Pilis, a Vöcsök és a Június 18 a géppark.



1964-ben az Arlói-tó mellett tartottak honvédelmi napot. A bánrévei repülősök és ejtőernyősök is képviseltették magukat.

Az 1964. év gondokkal, bajokkal tűzdelve, de még repüléssel telt.

A bánrévei HA-5334 Góbé, színesben. Itt már Pécs-Pogány repülőtérén¹³⁰

A „viharfelhők” azonban már gyülekeztek az Ózd-bánrévei sportrepülés egén!

Néhány kép ezek után arról a három Góbéről, amelyek a legyártásuk után a bánrévei repülőtérre kerültek. Később aztán majd máshová...

¹²⁸ Repülés, 1964 (17. évfolyam, 1-12. szám) 1964-05-01 / 5. szám

¹²⁹ Básti József. (A HA-5365 Miskolcon repül) (RZ)

¹³⁰ Avia-Info



Aztán már Békéscsabán¹³¹



A gép Békéscsabán, 2000. május 1.¹³²

¹³¹ A repülőtér bezárása után a gép Miskolcra került. Ez után Pécs – Pogány repülőtérre vitték, csak később lett békéscsabai. Békéscsabai Veterán Pilóták Baráti Köre

¹³² Békéscsabai Veterán Pilóták Baráti Köre. Kolarovszki Pál és Wagner Dusán a képen.



Badovszky archív

A HA-5363 Góbé, itt már Ócsényben¹³³



Horváth Balázs gyűjteményéből

HA-5363 Góbé¹³⁴

Az ózdi ejtőernyősök sikere.

„Ejtőernyőzés

1964. évi országos III. osztályú bajnokság (férfi-női), Kecskéd.

FFI EGYÉNI: 1. Sípos Gyula (Győr; 376,04 pont, 2. Gyuricza Béla (Gyulai HSE) 371.77, 3. Slezák János (MÁV) 364,71, 4. Grill László (MÁV) 358.28, 5. Berenczki Gábor

¹³³ A gép a bánrévei repülőtér bezárása után először Miskolcra került. Utána vitték át Ócsénybe?

¹³⁴ Avia-Info

(BHG) 351,88, 6. Magyar József (Ganz–MÁVAG) 350,78, 7. Menegáti Károly (Gyulai HSE) 334,99, 8. Szénási János (Dunaújváros) 328,17, 9. Madár Antal (BHG) 325,48, **10. Szűcs László (Ózd) 325,42.**

NŐI EGYÉNI: 1. Korcsmár Mária (Dunaújváros) 241,15 pont, 2. Benkő Ilona (KÖMI) 206,71, 3. Kállai Franciska (Bács megye) 173,91, 4. Sziklai Gabriella (KÖMI) 163,90, 5. Müllner Mária (XXI. ker.) 127,34.

FFI CSAPAT: 1. MÁV. RK. 1009,95 pont, 2. Győr RK. 921,85, 3. Ganz Mávag Rk. 898,75, 4. Nyíregyháza RK. 868.43, **5. Ózd RK. 861,70**, 6. Pécs RK. 864.51, 7. Dunaújváros RK. 835,44, 3. KOMI RK. 756,45, 9. Gyulai HSE. 706,30, 10. BHG. RK. 677,36.

Területi válogató versenyek.

BUDAPEST II. OSZT. FFI EGYÉNI: 1. Kassai Kálmán (Posta) 432,75 pont, 2. Buchmüller József (BHG) 412,78, 3. Feldhoffer Lipót (XI. kér.) 408,34, 4. László Géza (MÁV) 382,93.

III. OSZT. FFI EGYÉNI: 1. Eisen Sándor (KÖMI) 189,95 pont, 2. Pálházi János (Posta) 188.90, 3. Nagy Károly (Ganz–Mávag) 183,49, 4. Farkas György (KÖMI) 175.78.

III. OSZT. Női EGYÉNI: 1. Müller Mária (XI. kér.) 169,15 pont, 2. Sziklai Gabriella (Ganz–Mávag) 159,72, 3. Bácskai Györgyi 139,80.

III. OSZT. CSAPAT: 1. KÖMI 525,53 pont, 2. Ganz–Mávag 495,79, 3. BHG–Gagarin 460,87, 4. MÁV 456,43, 5. Posta 430,99.

GYŐR II. OSZT. FFI EGYÉNI: 1. Sipos Gyula (Győr I.) 190 pont, 2. Brazil László (Veszprém) 189, 3. Csikos Balázs (Veszprém) 189, 4. Balogh Sándor (Győr I.) 187, 5. Kovács Ferenc (Győr I.) 187.

FFI CSAPAT: 1. Győr I. 546 pont (Sipos, Kovács, Balogh), 2. Veszprém 527 (Brazil, Csikor, Csornai), 3. Győr II. 516 (Kéri, Huszler, Pataki), 4. Székeseiéhérvár 443. (Szekeres, Kolonits, Wimmer).

NŐI EGYÉNI: 1. Molnár Margit (Székesfehérvár) 171 pont, 2. Gyolcs Éva (Győr) 116, 3. Buchledics Julia 81, 4. Piri Rózsa 74.

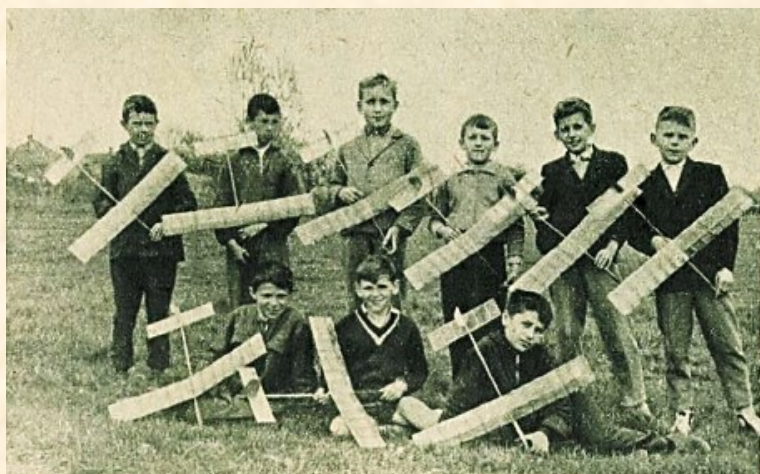
NYÍREGYHÁZA II. OSZT, FFI EGYÉNI: 1. Bártfai Attila (Nyíregyháza) 366,56 pont, **2. Kiss Balázs (Ózd) 351,31.**

II. OSZT. NŐI EGYÉNI: Fekete Veronika 87,25 pont.

III. OSZT. FFI EGYÉNI: **1. Tompa István (Ózd) 185.85 pont**, 2. Fonák János (Nógrád) 181,73, 3. Bellus Ferenc (Szabolcs) 176,09, 4. Fodora László (Nyíregyháza) 174,10, 5. Horán Árpád (Nyíregyháza) 182.34.

III. OSZT. CSAPAT: 1. Nyíregyháza 491.60 pont, **2. Ózd 467.13**, 3. Nógrád 436.68, 4. Szabolcs 293,58, 5. Debrecen 276,13, 6. Miskolc 128,21, 7. Eger 90,02.

III. OSZT. NŐI EGYÉNI: 1. Lázár Mária 168,44 pont, 2. Urr Ildikó 94,33, 3. Barta Ilona 62.61.¹³⁵



A bánrévei általános iskola modellező szakkörének néhány tagja, „Pajtás” modellekkel. 1964. készülődés a házi versenyre¹³⁶

105

Aztán új elképzelések és tervek az ejtőernyős kiképzésben. Előképzősök, aztán pedig már sorkötelesek képzése.



Bánréve, 1964 nyara. A HA-5363 Góbé¹³⁷

„ A határozat, és ami abból következik

Szövetségünk V. kongresszusa a technikai fejlődést figyelembevéve határozta meg az egyes sportágak fejlesztését, illetve a kiképzés idejének megfelelő módosítását. Alapvető feladatként jelölte meg a több éves, lépcsőzetes kiképzésre történő áttérést. Ennek alapján az ejtőernyőzésben kell lényeges változtatást elvégezni –, át kell térnünk a kétéves kiképzési időszakra. Az ilyen irányú változtatás körültekintő szervező munkát igényel minden szervünktől.

¹³⁵ Repülés, 1964 (17. évfolyam, 1-12. szám) 1964-07-01 / 7. szám

¹³⁶ A modellező szakkört idősebb Szalontai István tanár úr vezette. A régi – két tantermes iskolában – volt egy műhely berendezve, ahol a politechnika órák is voltak. A modellező szakköröket is az Vámos József felügyelte ezekben az időkben, aki, mint cserkészrepülő Ózdon repült. Abban az időben a szakkörnek én is tagja voltam. Később a modellezés irányítója volt a megyénkben. Modellezés, 1964 (6. évfolyam, 1-12. szám) 1964. június / 6. szám

¹³⁷ Rónaföldi Zoltán gyűjteménye. A balszárnny végénél a vasúti ikerház, ahol 1954-64 között éltem...

Az első és legfontosabb feladata a bázis területek reális felmérése és a szükséges átcsoportosítások elvégzése.

Lényeges, hogy az ejtőernyős bázisok a repülőterek közvetlen közelében alakuljanak ki, ott, ahol megfelelő számú fiatal részvétele biztosítva van. Csakis a nagylétszámú körök szervezése célszerű, mert el kell választani a sorkötelesek és az előzetesen kiképzendők munkáját. A szervező munka során konkrét feladatokat kell, hogy kapjanak azok a járási elnökségek, amelyek területén repülőtér van. A járási elnökségek pedig alapszervek szerint adják meg a további feladatokat. E munkához a KISZ szervezetek segítségét kell kérni, a KISZ KB 1962. május 28-i határozata alapján.

A kétéves kiképzési idő szükségyszerűen igényli a tervező és irányító munka módszereinek jobb megválasztását. Az 1964/65-ös évtől kezdve párhuzamosan folyik a sorkötelesek és az előzetesek munkája. Az előképzősök adják a sorköteles kiképzéshez a megfelelő fiatalokat. Ez a rendszer a legnagyobb takarékoságot igényli, létszámban tehát nem lehet túlzott a ráteremtés. A körökben akkor maradnak meg a fiatalok, ha koruknak és temperamentumuknak megfelelő sportolást biztosítunk számukra. A feladatok sokrétű, szórakozást is nyújtó egymásra építettsége feltétlenül vonzóerőt jelent a férfias és a személyes bátorságot igénylő ejtőernyőzéshez. Nem közömbös tehát az oktató nevelő munka módszereinek megválasztása.

Az ejtőernyőzést választó fiatalok szívesen dolgoznak a repülőklubokban, ha a szépség mellett az erőt és akaratot igénylő nehézségek leküzdéséhez utat látnak, mégpedig személyes példadással. Az oktató, a nevelő magatartása jóformán mindent jelent. Ezért a klubok tartásuk a kapcsolatot az alapszervek vezetőivel, ahonnan a fiatalok a bázisra jöttek. Időnként számoljanak be arról, hogy, s mint halad a fiatal ejtőernyős a kiképzésben. Jó, ha a fiatal az alapszervekben elmondja élményeit társainak.

Az oktatók kiválasztása biztosítja a siker másik teljes részét. A leszerelt tiszthelyettesek – tisztesek, honvédek szaktudása nem kevésbé vonzó, mint a fentebb említett környezet. A biztoskezü, pontosan és gyorsan határozó oktató éppoly imponáló, mint a nehézségek leküzdésére kelt izgalom és tettegyesség magukban a fiatalokban.

Az előzetes kiképzés ideje alatt a fiatalok megtanulják az ejtőernyőzés szakmai ismereteit. Ezzel jó alapot kell nyújtani ahhoz, hogy később a bonyolultabb kiképzési elemek elsajátítása ne okozzon nehézséget. A két időszak munkája olyan összhangban legyen, hogy a fizikai állóképesség párosuljon a lélektani megterhelés biztonságával. A körök szocialista versenymozgalma kiválóan alkalmas arra, hogy a fiatalok jellemvonásai fokról-fokra kedvezően alakuljanak. Így lehet elérni, hogy minden ifjú ejtőernyős becsületbeli kötelességének érzi az előtte álló feladatok pontos megoldását.

A kétéves kiképzési rendszerre áttéréskor még alaposabban kell dolgozni, hogy az ismeretek elsajátítása olyan alkotó módon történjék, hogy a fiatal ejtőernyős a tudását minden körülmények között alkalmazni tudja. A levegőből földetérő ejtőernyős bizonyos körülmények között csak magára van utalva. Elhatározásait, cselekvését megszabja kiképzésének minősége, nevelésének módszerei. Ha ezek jók voltak, feladatait minden körülmények között meg is oldja. A szocialista haza megvédése szempontjából ez nem közömbös. A kétéves kiképzési időszak e cél elérésének következő fázisa. Repülőklubjaink ejtőernyőseinek szaktudása, lelkes odaadó mun-

kája eddig is biztosította a kiképzés sikereit. Nem kétséges, hogy az elkövetkező idők feladatait is sikerrel megoldják.”¹³⁸

„ Felavatták a bükki partizánok hősi emlékművét

Vasárnap ünnepséget rendeztek a Bükk hegység egyik vadregényes táján, a Hangonyi-tó partján, ahol 20 esztendővel ezelőtt Szőnyi Márton¹³⁹ főhadnagy 13-tagú ejtőernyős partizáncsoportja hősi harcot vívott a német és magyar fasiszta csapatokkal. Az egyenlőtlen küzdelemben a bátor hazafiak legtöbbször elesett, vagy fogságba került, ahol golyó és bitó várta őket. A hősökre emlékezve, népünk haladó hagyományait ápolva – az Ózdi Járási Pártbizottság és az MHS Borsod megyei elnökségének kezdeményezésére – az üzemek dolgozói és a tömegszervezetek tagjai társadalmi munkában csaknem 3 méter magas, terméskövekből készült hősi emlékművet emeltek az egykori harcok színhelyén. Az emlékműre a Partizán Szövetség bronzba öntött jelvényét helyezték, alatta pedig márványtábla hirdeti a hős partizánok emlékét.

Részt vettek az avatásom a hősi halált halt bükki partizánok hozzátartozói: özvegy Szőnyi Istvánné, Szőnyi Ferenc, Ősz Szabó József és felesége, Kiss Benjámín édesanyja és nagyszámú rokonsága, valamint Szoták Mihály nővére. Az ünnepségre a hősi halált halt G. A. Novotni szovjet főhadnagy, a csoport parancsnokhelyettesének édesapja levelet küldött a Partizán Szövetségnek. Levelében a többi között ezt írja: „Drága elvtársak! Mély tisztelet és szívből

¹³⁸ Repülés, 1964 (17. évfolyam, 1-12. szám) 1964-08-01 / 8. szám

¹³⁹ Szőnyi Márton (Győr, 1918. december 8. – Kissikátor, 1944. szeptember 6.) magyar repülőzászlós, partizán. Kereskedelmi Akadémiát végzett, majd Olaszországban vadászrepülő-kiképzésben részesült. Zászlósként vett részt a Szovjetunió elleni háborúban. 1941. augusztus 27-én gépét lelőtték, ejtőernyővel földet ért, elfogták. A szovjet hadifogolytáborban lett antifasiszta és kommunista. A partizániskola elvégzése után hónapokig együtt harcolt a szovjet partizánokkal. Elnyerte az első osztályú partizánérmet. 1944. augusztus 8-án a kijevi repülőtérről felszállt az a repülőgép, amely Szőnyi Márton és Uszta Gyula partizáncsoportjait hozta. Az Uszta Gyula vezette II. Rákóczi Ferenc brigád az ejtőernyőkkel Kárpátalján, Beregújfalun és Makarja körzetében ért földet. A másik partizáncsoport, amelyet Szőnyi Márton vezetett, a Heves-Borsodi dombságon (Eredetileg mindenütt a Bükk-hegység szerepel. Nem azért, mert ott kellett volna földet érniük?) és nem a Bükk északi nyúlványain, Ózdtól 15 kilométerre a Domaháza, Járdánháza, Hangony háromszögben ereszkedett le. A leszállás éjjel 11–12 óra között történt. Megbízatásuk az volt, hogy teremtsenek kapcsolatot a lakossággal, segítsék az ózdi ipari munkások háborúellenes szervezkedését, az ellenállást. Érkezésük után az ejtőernyőiket megtalálták, tudomást szereztek róluk, és a katonai, csendőr, valamint a leventealakulatok vadásztak rájuk. Szőnyi Mártonék összesen tizenhárman voltak, nyolc magyar és öt szovjet partizán. Az utóbbiak: Grigorij Novotnij, Vlagyimir Zsiljajev, Polnyickaja Larissza Boriszova, A. Szementjuk és Jevgernij Ijanov. A csapat magyar tagjai: Szőnyi Márton, Csizmadia Gyula, Ősz-Szabó János, Szoták Mihály, Kiss Benjámín, Bráz Lajos, Bali Ferenc, Molnár István. A kettészakadt partizáncsoport aránylag nagy területen szóródott szét, tűzharcokban próbálkozott kijutni az ellenséges gyűrűből, ami nem járt sikerrel. A tűzharcok során Ősz-Szabó János politikai helyettes, valamint Grigorij Novotnij törzsparancsnok elesett. Hat magyar partizán az ellenség kezébe került. Szoták Mihályt, Csizmadia Gyulát, Kiss Benjámint és Bráz Lajost 1944. november 4-én Sopronban kivégezték, Molnár Istvánt és Bali Ferencet életfogytiglani fegyházra ítélték. Négy szovjet partizánnak sikerült Szlovákiába jutni Besztercebánya közelébe, ahol jelentkeztek a szovjeteknek. A partizánegység szétszóródásakor Szőnyi szeptember 7-ig bujkált. Éjszaka bejárt a Macskás-tanyára Kiss Benedek Bálint portájára. Az idős gazda élelemmel és ruhaneművel látta el. Árulás folytán a Kissikátor faluhoz tartozó Macskás-tanyán 1944. szeptember 7-én hajnalban, az istállóban, alvás közben agyonlőtték. Hamvait 1956. nyarán Kissikátor temetőjéből a fővárosba vitték, és a Kerepesi temetőben a munkásmozgalom mártírjai között helyezték örök nyugalomra. Azon a helyen, ahol Szőnyi Márton földet ért, emlékmű áll Hangony községtől négy kilométerre, a Bükk-hegység végtelen csendjében, az úgynevezett Renget-lábon. A témával kapcsolatosan olvastam azonban olyan visszaemlékezéseket is, amelyet Szőnyi korábbi repülő bajtársai írtak. Többen erősen kételkedtek a partizánválasztásában, illetőleg a politikai nézeteinek ilyen fordulatán és ennek hangot is adtak...

jövő üdvözlét az Önök csodálatos földjének, amely gyermekem hamvait őrzi. Hálás köszönet a meghívásért, s bár betegségem miatt odautazni nem tudok, gondolatban önökkel vagyok.”

Az ünnepség részvevői először a hangonyi temetőt keresték fel, s megkoszorúzták a partizán-csoport két hősi halált halt tagjának, G. A. Novotni szovjet főhadnagynak és Ősz Szabó Jánosnak, az osztag politikai biztosának sírját. Ezután került sor a Hangonyi-tó partján a hősi emlékmű felavatására. Nógrádi Sándor, az MSZMP Központi Ellenőrző Bizottságának elnöke mondott ünnepi beszédet, majd a partizánhősök hozzátartozói vörös szegfűcsokrot, a Magyar Partizán Szövetség, a megyei, a járási és a községi pártbizottságok, a tanácsok, az ózdi üzemek és tömegszervezetek küldötted koszorút helyeztek el az emlékmű talapzatára. Közben ezer méter magasságban repülőgép jelent meg és abból ejtőernyős ugrott ki; Szabó Pál, az MHS Borsod megyei ejtőernyős oktatója közvetlenül az ünnepség színhelyén ért földet, és virágcsokrot helyezett az emlékműre. Ezután a Hangonyi-tó partjára helikopter ereszkedett le, amely a fegyveres erők koszorúját hozta.



Hangony, 1968. augusztus 4.
Az ózdi járásban élő, mintegy ötezer fiatal koszorúzási ünnepséget tart a hangonyi partizán-emlékműnél¹⁴⁰

Az ünnepség után a fegyveres testületek és a Magyar Honvédelmi Sportszövetség motoros, kerékpáros és gyalogos emléktúrát szervezett. Ezen kívül műrepülő-, ejtőernyős- és rádiós bemutatókat, valamint kultúr- és sportműsorokat rendeztek. Az eseménydús napot este emléktűz és tűzijáték fejezte be.”¹⁴¹



Hangony, 1968. augusztus 4.¹⁴²

„ ÜLÉSEZETT AZ MHS OR-

SZÁGOS ELNÖKSÉGE

Az országos elnökség a beszámolási időszak munkáját értékelte. Rámutatott az eredmények és a lemaradás okaira. Elemezte azt a ténykedést, amellyel a területi szervek az MHS V. kongresszusának határozatait igyekeztek valóráváltani. Az elnökség megállapította, hogy javult a szervezeti élet, emelkedett a politikai munka és a vezetés színvonala, örvendetes, hogy

¹⁴⁰ MTI Zrt. Fotóarchívum. Mizerák István fényképe.

¹⁴¹ Népszabadság 1945-2016 (1945-1956. októberig Szabad Nép) Népszabadság, 1964. augusztus (22. évfolyam, 179-203. szám) 1964-08-11 / 187. szám

¹⁴² MTI Zrt. Fotóarchívum. Mizerák István fényképe.

egyre több társadalmi aktivista kapcsolódik be a honvédelmi munkába. Tömegsportunk mind a résztvevők számát, mind a minőséget tekintve erősödött, s ennek következtében a minősített sport átlagszínvonala emelkedett. A szervezetekben folyó oktatást jelentős mértékben segítette a szocialista munkaverseny.

A szövetség sportmunkájáról az országos elnökség megállapította, hogy a fejlődés folyamatos. A többi között a repülősportok is egészségesen fejlődnek. A vitorlázórepülők az erős nemzetközi mezőnyben is jól szerepelnek, öt új országos csúcs és közel háromezer teljesítményrepülés van ez évben mögöttük. A FAI két új gyémántkoszorús pilótánkat jegyezte fel a világranglistára. Hazai tájak felett a 300 km-es távrepülés már megszokott és nem egy 500 km-es távot is repültek. Motoros műrepülőknél időleges megtorpanás van. Ejtőernyőseink most kezdenek felzárkózni a világ élvonalához. Az idei ejtőernyős világbajnokságon férfi csapatunk a 6. helyen végzett, maga mögött hagyva élvonalbeli nemzeteket, mint a bulgárokat és a franciákat. Sportsapatunk egyetlen női tagja világcsúcsot ugrott, s ejtőernyős sportunk rövid történetében először állt magyar nő a dobogóra – egyéniben a 2. helyen végzett.

Klubjaink sportmunkájának értékét növeli, hogy az eredményeket társadalmi aktivistákkal és szakvezetőkkel érték el. Áldozatos munkájukat az országos elnökség nagyra becsüli. A továbbiakban is az a fő irányzat, hogy az eredmények alapja széles társadalmi bázis legyen.

Sportágainkban a minősített sportolók száma emelkedett. Ez magával hozza az újabb szakemberek igényét. Fontos, hogy központi klubjaink folyamatosan foglalkozzanak az edzők és a különböző funkciójú irányító emberek kiképzésével. A sportbizottságok pedig továbbra is fokozott gonddal válasszák ki azokat a sportolókat, akik itthon és külföldön színeinket képviselik.

*A jövő év fontos feladatául jelölte az országos elnökség ülése, hogy rendszerbe foglalja valamennyi szinten az MTS és az MHS szervezetek együttműködését. Azokban a sportágakban pedig, amelyek sportszövetséggel nem rendelkeznek, az MTS-sel egyetértésben a sportágot nemzetközileg is képviselő és a sportág hazai irányítását is elvégző szerveket kell létrehozni.*¹⁴³

¹⁴³ Repülés, 1964 (17. évfolyam, 1-12. szám) 1964-12-01 / 12. szám

A bánrévei repülőtér, 1965.

„Időgép, 1965.”

- ✓ február 6. – A Vietkong a dél-vietnami Pleikunál megtámadja az amerikai szárazföldi hadsereg egyik támaszpontját és megöl hat amerikai katonát. (A támadást követően Johnson elnök engedélyt ad a „Flaming arrow” (lángoló nyíl) hadműveletre, az Észak-Vietnam ellen indítandó megtorló bombázásokra.)
- ✓ február 18. – Az Egyesült Államok meghirdeti az úgynevezett kölcsönös biztosított megsemmisítés elrettentő stratégiáját.
- ✓ március 2. – Az Egyesült Államok megindítja a „Rolling Thunder” (hömpölygő mennydörgés) hadműveletet, Észak-Vietnam szőnyegbombázását, válaszul a Vietkong Quy Nhon-i támadására, melyben 30 amerikait öltek meg.
- ✓ március 18. – Alekszej Leonov végrehajtja az első űrsétát a Voszhoz-2 űrhajó fedélzetéről.
- ✓ március 22. – A RMP Központi Bizottsága Nicolae Ceaușescut választja meg a 22-én elhunyt Gheorghe Gheorghiu-Dej első titkár utódjának.
- ✓ április 6. – Az USA fellövi a világ első „Early Bird” elnevezésű távközlési műholdat; a világ első globális telefon, tévé és távíró-távközlési rendszereként történt kipróbálása eredményes volt.
- ✓ április 7. – A szovjet és keletnémet hatóságok lezárják a Berlinbe vezető utakat egyhetes időtartamra, amikor a Német Szövetségi Köztársaság parlamentje plenáris ülést tart Nyugat-Berlinben a Kongresszusi Teremben.
- ✓ április 8. – meghiúsítják Bulgáriában a Todor Zsivkovval szembeni maoista puccskísérletet.
- ✓ április 23.
 - A Szovjetunió fellövi távközlési műholdját.
 - Budapesten felrobbantják a Nemzeti Színház épületét.
- ✓ május 8. – Dél-Vietnámban partra száll 3500 tengerészgyalogos, az első amerikai harcoló alakulatok Vietnámban.
- ✓ május 12. – NSZK diplomáciai kapcsolatot létesít Izraellel.
- ✓ június 3. – Az első amerikai űrséta – Edward White, a kétszemélyes Gemini-4 körül lebeg a rakétapisztolyával.
- ✓ június 30. – Hivatalba lép a Kállai-kormány.
- ✓ július 19–22. – A RMP jogutódjaként működő Román Kommunista Párt IX. kongresszusa.
- ✓ július 24–26. – 30 törvény elfogadásával radikális gazdasági-társadalmi reformot vezetnek be Jugoszláviában. (Átszervezik a fejletlen területek támogatási rendszerét: e célra elkülönítik a nemzeti jövedelem 1,97 %-át az ún. Föderációs Alapba, ez azonban még a déli területek népességrobbanását sem képes ellensúlyozni, így a különbségek tovább nőnek.)
- ✓ július 26. – A Maldív-szigetek elnyerik a teljes függetlenséget.
- ✓ augusztus 21. – Az új román alkotmány elfogadása, amely a Román Népköztársaság elnevezést Román Szocialista Köztársaságra változtatja.
- ✓ szeptember 9. – Egy sajtókonferencián Charles de Gaulle francia elnök bejelenti, hogy 1969-től megszűnik országa részvétele a NATO integrált katonai szervezetében.

- ✓ szeptember 18. – Két japán amatőr csillagász, Ikeja Kaoru és Szeki Cutomu felfedezi a Napot súroló üstökösök csoportjának egyik tagját, a róluk elnevezett Ikeja–Szeki-üstököst. (Október 21-én 470 000 km-re, vagyis a Nap sugaránál kisebb távolságra közelítette meg a Nap felszínét.)
- ✓ október 15–17. – Szovjet párt- és állami küldöttség látogatása Csehszlovákiában L. I. Brezsnyevvel az élen.
- ✓ október 16. – A New York-i világkiállításon elássák a második Westinghouse időkapszulát, melynek tervezett kinyitási ideje 6939.
- ✓ október 20. – Az Észak-atlanti Tanács jóváhagyja a NATO-főparancsnokságok és a Kanadai–Amerikai Regionális Tervezőcsoport módosított feladatkörét.
- ✓ november 11. – Rhodesia kikiáltja a függetlenségét, az ország új neve Zimbabwe.
- ✓ november 26. – Franciaország a világon harmadik országgént kilövi első műholdját, a Diamant-A-t.
- ✓ november 27. – 35 ezren tüntetnek Washingtonban a vietnámi háború ellen.
- ✓ december 8. – VI. Pál pápa bezárja a II. vatikáni zsinatot.
- ✓ december 10. – az első szárazföldi argentin Déli-sark-expedíció, az Operación 90 eléri a Déli-sarkot.
- ✓ december 14–16. – Az Észak-atlanti Tanács miniszteri szintű párizsi ülése.
- ✓ december 31. – A Közép-afrikai Köztársaság elnökének, David Dacko hatalmát megdönti Jean-Bédél Bokassa ezredes.

Határozatlan dátumú események

- ✓ június – Dél-Szlovákiát hatalmas árvíz sújtja, számos magyarlakta falu víz alá kerül. (A csehszlovák kormány június 23-án tárgyal az árvíz sújtotta területeknek nyújtandó segítségről.)
- ✓ július – Elkezdik építeni Budapest első házgyári elemekből épített panelházát (Szakasits Árpád út 15-25.).

1965 az irodalomban

- ✓ Kodolányi János: Süllyedő világ c. önéletrajzi könyve, „átdolgozott” szöveggel újra megjelenik
- ✓ Megjelenik Bohumil Hrabal *Ostře sledované vlaky* (Szigorúan ellenőrzött vonatok) című kisregénye.
- ✓ Bemutadják Václav Havel *Vyrozumění* (Leirat) című színművét.

1965 a zenében

- ✓ június 12.: II. Erzsébet brit királynő kitünteti a The Beatlest
- ✓ Cambridge-ben megalakul a Pink Floyd
- ✓ Kovács Kati lett Magyarországon az év hangja.

Fontosabb külföldi albumok

- ✓ The Beatles: *Help!*, *Rubber Soul*
- ✓ The Beach Boys: *The Beach Boys Today!*, *Summer Days (And Summer Nights!!)*

- ✓ *The Rolling Stones: The Rolling Stones No. 2, Out of Our Heads, December's Children (And Everybody's)*
- ✓ *Bob Dylan: Bringing It All Back Home, Highway 61 Revisited*
- ✓ *The Who: My Generation*
- ✓ *The Byrds: Mr. Tambourine Man, Turn! Turn! Turn!*
- ✓ *Bee Gees: The Bee Gees Sing and Play 14 Barry Gibb Songs*

1965 a sportban

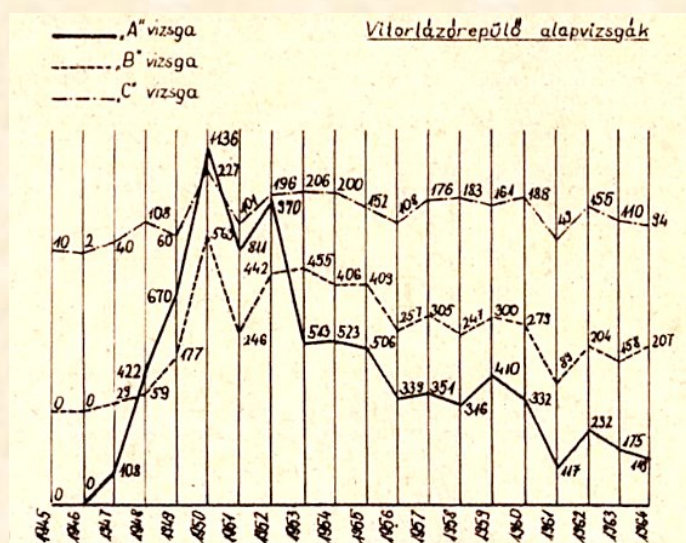
- ✓ *Jim Clark nyeri a Formula–1 világbajnokságot a Lotus csapattal, ez a második bajnoki címe.*
- ✓ *A Budapesti Vasas SC nyeri az NBI-et. Ez a klub negyedik bajnoki címe.*

„Sokszor tűnődtem: vajon meddig remél az ember?

Most már tudom: az utolsó pillanatig.”¹⁴⁴

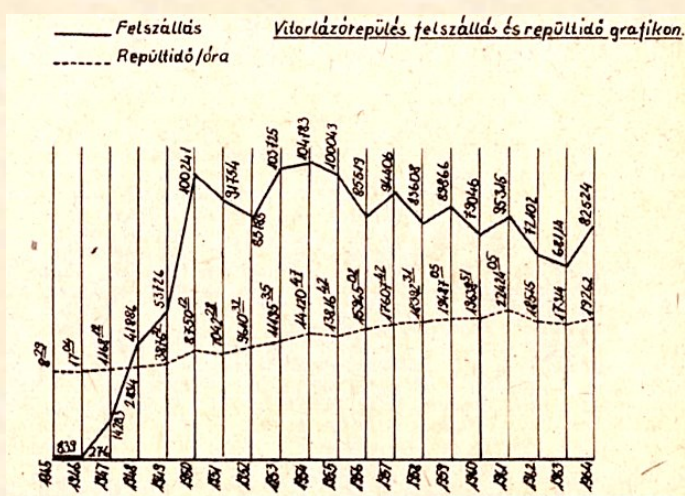
„ Húsz esztendő, 1945-1965

... Történetileg végig követni a húsz évet évenkénti eredményeivel, nem férne el egy cikk keretében. Ezért főbb vonásaiban kövessük végig a népi repülés történetét, amelyből láthatjuk, hogy ha nem is volt sima akadálymentes a megtett út, korábban soha nem volt olyan lehetőség e sportág művelésére, mint a felszabadulástól napjainkig. Nem kétséges, hogy közvetlenül a felszabadulás utáni évek igényelték a legnagyobb erőfeszítéseket a repülni vágyóktól, és ahogy fejlődött a népgazdaság a három és öt éves tervek ideje alatt, úgy teremtődtek meg a repülésben is a jobbnál jobb feltételek.



A felfelé ívelő fejlődést, a szervezetszerű munkát az 1948-ban megalakult OMRE biztosította. Oktatókat kellett biztosítani, mert enélkül nem volt lehetőség a repülés széleskörű elterjesztésére. A tapasztalt repülőgép tervező gárda hozzáfogott, hogy újabb és újabb repülőgépek álljanak a repülni vágyók rendelkezésére. Az első repülőgépszéria 1950-ben került gyártásra és 1956-ig több mint négyszáz új vitorlázó repülőgép volt az újjáépített, illetve új hangárokban. Ez tette lehető-

vé a repülők taborának számszerű növelését. A számszerű növekedésre utal az „A” vizsgák évenkénti magas száma, de ennél a legszembetűnőbb az aránytalanság is, ha összevetjük a „B” és „C” vizsgák alakulásával, ami már sokkal kiegyenlítettebb képet mutat. Az állami költségvetésből biztosított nyári táborozásokon résztvevők többsége kellemesen eltöltött két hét után „A” vizsgát tett, de ezután hátrat fordított a repülőkluboknak. Akik viszont megmaradtak – egyes kiugró évektől eltekintve –, közel azonos számban tettek magasabb fokú vizsgát és ők képezik ma is a repülőklubok törzsgárdáját. A szélesre tárt kapuk hátránya abban mutatkozott meg, hogy a repülőklubokban nagyon felduzzadt azoknak a száma, akik csak másod- és harmadfo-

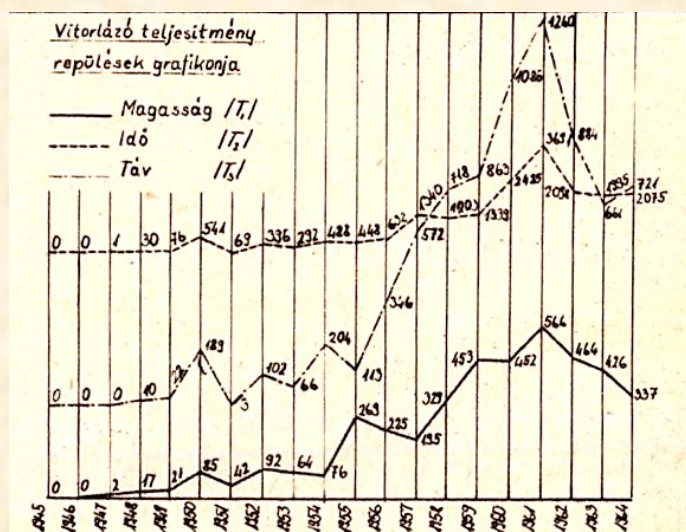


¹⁴⁴ Örkény István

kon voltak orvosilag alkalmasak repülésre, akikre nem lehetett tovább számítani, mint motoros repülőkre, illetve oktatókra.

A repülőgépek mennyiségi és minőségi felfejlődése mögött elmaradtak a segédberendezések. A repülőgépek levegőbe emelése csörlőgépkocsikkal, a hegyi terepeken még hosszú ideig gumikötéllel történt. Nagy lépés volt a Góliát csörlőagregátorok megjelenése, de ez sem volt végleges megoldásnak tekinthető, mert motorikusan gyengéknek bizonyultak, a motorok pótlása, alkatrész ellátása nem volt biztosítva.

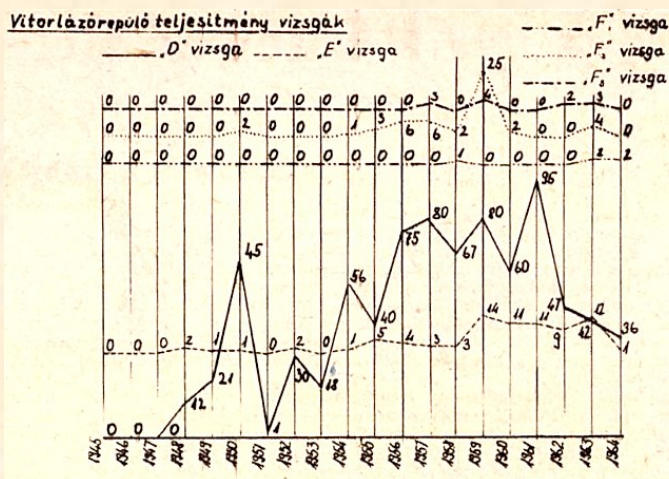
A csörlőkötél visszahúzása még sok helyen kézzel, legjobb esetben kismotorral felszerelt visszacsörlővel, vagy selejt gépkocsival történt. Mennyit bosszankodtak a repülőterek dolgozói, s a klubok tagjai az állandóan elromló szerkezetek miatt, ami nemcsak sok és nehéz fizikai



munkát adott, de állandóvá tette a baleseti veszélyt is. E problémák megoldása már az egyesült honvédelmi tömegszervezetre a MÖHOSZ-ra várt. Először a csörlőagregátorok minőségi cseréjét tűztük ki célul. Minőségi változást jelentett a „Herkulesnek, majd a „Toldi”-k üzembe állítása. Magasabbak lettek a csörlések, a két kötél több felszállási lehetőséget biztosított, üzembiztonsága növelte a repülés biztonságát. A kötél visszahúzás megoldása már az ellenforradalom utáni időre

esett, amikor traktorok váltották fel a megbízhatatlan szerkezeteket.

Az ellenforradalom után kialakult helyzet, és a korábbi időszak tapasztalatai kötelező erővel állították elénk, hogy a repülőmozgalom mennyiségi fejlesztése helyett nagyobb súlyt helyezünk a minőségre. Javítottuk a klubtagság összetételét azáltal, hogy eltöröltük a másod és harmadfokú orvosi minősítést. Bevontuk a klubtagságot a repülőtéri műszaki munkák végzésébe és a tavaszi repülés megkezdését egy minden részletre kiterjedő szemléhez kötöttük. Emeltük az elméleti oktatás színvonalát, nagyobb követelményt támasztottunk a gazdaságossággal kapcsolatban. Csak így volt biztosítható, hogy az ellenforradalom okozta



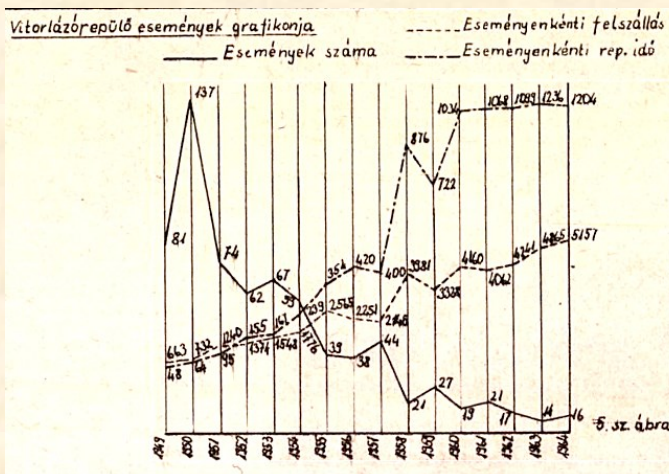
súlyos károk ellenére már 1957 elején megkezdődhetett a repülés. A klubok társadalmi vezetőségekkel szerveződtek újjá. A taglétszám ugyan csökkent, de akik a repülést választották kedvelt sportjuknak, mindent jobban megbecsültek, mert megoldoztak érte...

Mivel napirendre került a teljes vitorlázó repülőgéppark lecserélése, felvetődött, hogy a sok gondot, üzemeltetési nehézséget jelentő nagyszámú repülőgéptípus helyett a kezdő fokról egészen a teljesítményrepülésig három géptípuson lehessen eljutni. Az igény a leendő repülőgépekkel szemben többek között az volt, hogy megkönnyítse az üzemeltetést, az alkatrész ellátást, kellemessé tegye a repülőgépvezetőnek a repülést.

Az MHS biztosította a szükséges anyagi feltételeket a pótlás gyártásához.

A gépcsaládból a kétkormányos repülőgépek elkészültek, a várakozásnál jobb teljesítménnyel, így hosszú ideig ezek a gépek ki tudják elégíteni az alapkiképzés igényeit. A további géptípusok elkészítése is napirenden van, csak az ipar teljesítőképességén múlik, hogy mikor szolgálhatják ezek is a repülés további fejlődésének ügyét. A tipizált repülőgéppark lehetővé teszi, hogy lényegesen kisebb géplétszámmal nagyobb eredményeket lehet elérni.

Munkánk egyik legnagyobb eredménye a húsz év során, hogy nagymértékben tudtuk csökkenteni a rendkívüli repülő eseményeket és megnöveltük a repülés biztonságát. A helyzet javulása látszik az események számának abszolút csökkenésében, de megnyilvánul a felszállásokhoz és repült időkhöz viszonyítva is.



A motoros repülés fejlődése hasonló volt a vitorlázó repüléséhez. A motoros repülőgépek roncs állapotban voltak a felszabadulást követő években. Hatalmas erőfeszítés kellett ahhoz, hogy üzemképesse lehessen tenni őket. Ezekkel a gépekkel kezdődött el a repülés. Az első lépés itt is az oktatóképzés volt. Fiúk és lányok ismerkedtek a motoros repüléssel. Nem egy közülük ma is tagja oktató állományunknak.

A szövetség először 1961-ben kapott új, korlátlanul műrepülhető motoros repülőgépeket, amelyen megmutathatták motoros repülőink tudásukat. Számos hazai és külföldi repülőnapon csodálhatták meg a nézők gyönyörű gyakorlataikat. Annak, hogy felzárkóztak a nemzetközi élmezőnyhöz, legnagyobb bizonyítéka az 1962-ben megrendezett műrepülő világbajnokságon elért egyéni és csapat első helyezésünk.

Mint a legtöbb új, az ejtőernyős sport is göröngyös utat járt meg a kezdeti években. Nem voltak biztosítva az ejtőernyős mozgalom kifejlesztésének személyi feltételei, fiatal oktatókat kellett nevelni. Nem állt rendelkezésre az ejtőernyős ugrásokhoz önálló repülőgép, azt bérelni kellett a légiforgalmi társaságtól, ami jelentős költségkihatással járt. Ki kellett dolgozni a szabályzatokat, hogy a képzés egységesíthető legyen és csökkenteni lehessen a gyakran előforduló baleseteket. Mindehhez nem állt rendelkezésre kellő tapasztalat.

Legnehezebb volt a személyi feltételek megoldása. A fiatal oktatójelölteknek sok ugrást kellett végrehajtani, hogy megszerezhessék az oktatáshoz szükséges ismereteket. Ahogy felnőttek az oktatók, olyan mértékben lehetett szélesíteni az ejtőernyőzésben résztvevők körét. Az ejtőernyők számszerűleg biztosították a mozgalom szélesítését, de erre az útra csak akkor térhettünk

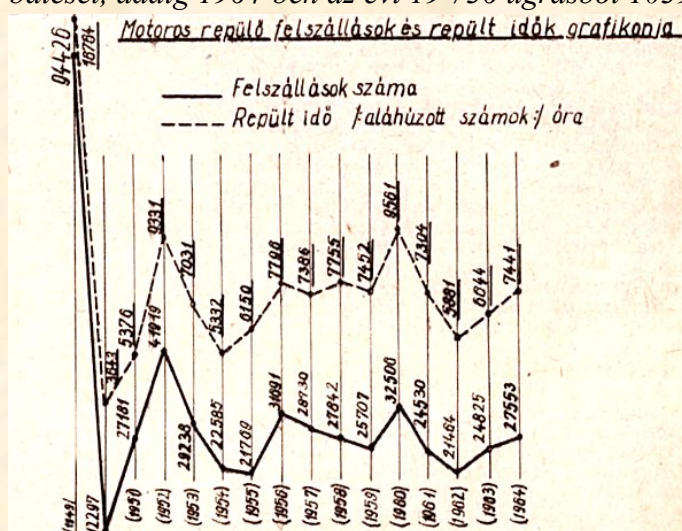
rá, amikor saját repülőgépekkel rendelkezünk. Időlegesen felhasználtuk az ejtőernyős ugrásokhoz a vontató repülőgépeket is, de néhány baleset arra figyelmeztetett, hogy ettől a gyakorlattól el kell állni.

A kezdeti időszakban ejtőernyős minőségi sportról és jelentősebb sporteredményekről nem lehetett beszélni, ez még jó néhány évet váratott magára. Ahogy gyűltek a tapasztalatok, javultak a technikai feltételek, szélesedett az ejtőernyőzésben résztvevők köre, úgy nőtt azoknak a száma, akik többszáz ejtőernyős ugrást hajtottak végre. Így törhettünk utat az ejtőernyőzésben a magasabb eredmények eléréséhez. Ejtőernyős sportolóink, számos hazai és nemzetközi versenyen bizonyították, hogy mesterei az ejtőernyő kezelésének. A kiképzési rendszerben nagyobb követelményt támasztunk a földi előkészítés, a fizikai állóképesség fokozása és a jobb elméleti felkészülés terén. Az élet pedig kialakította a szabályzatokat. Hosszú időt igénybevevő feladat volt az ejtőernyős mozgalom vezetésének a megoldása. Meg kellett birkózni azzal a helytelen szemlélettel, ami a repülőklubokban az ejtőernyőzés iránt megnyilvánult. Ahogy fejlődött a repülőklubok vezetése, úgy váltak az ejtőernyősök megbecsült, egyenrangú tagjaivá a repülőkluboknak. Ma már az ország nagy részében ismerik ejtőernyőseinket, szeretettel fogadják őket egy-egy bemutató alkalmával, csodálják ügyességüket, bátorságukat. Az utóbbi évek jelentős fejlődésről tettek tanúbizonyságot a minősített sportban is. Sportolóink hazai és nemzetközi versenyeken bizonyítják, hogy felnőttek a világ ejtőernyős sportjának élvonalához.

A szakág fejlesztése közben állandó harc folyt a rendkívüli események elkerülése, megelőzése érdekében. A küzdelem nem volt eredménytelen, mert addig, amíg 1951-ben az évi 9118 ugrásból 138 ejtőernyős ugrásra jutott egy baleset, addig 1964-ben az évi 19 736 ugrásból 1039 ugrás után következett be egy ejtőernyős baleset.

Amíg egy-egy jelentősebb állomáshoz elérkezett a repülés és az ejtőernyőzés, nagyon sok társadalmi aktívának, függetlenített dolgozónak, fáradságos, áldozatkész munkát kellett végeznie. A huszadik évfordulón tiszteletteljes elismerés illeti őket. A társadalmi aktívák mellett, hogy helytállnak a termelő munkában, minden szabadidejüket a fiatalok nevelésére fordítják. Nyáron minden munkaszüneti napon, szabadságuk idején, a gyakorlatban ismertetik meg velük a tűző napon, barnára cserzetten a repülés és ejtőernyőzés szépségeit. Ma a repülés szakágait egy-egy, összeforrott törzsgárda fogja össze szervezett klubéletben. A repülőterek dolgozói fáradhatatlan munkában két évtized tapasztalataival gazdagodtak. Ez a hatalmas erő biztosítja a jövő egyenletes ütemű fejlődését.

Meghatározott feladataink vannak a repülőgépvezető növendékképzésben és az ejtőernyőzésben is. Ez alaposan átgondolt szervezett munkát igényel a továbbiakban is. A feladatok szám- szerű teljesítése mellett nagyobb gondot kell fordítani a minőségi munkára, ahogy azt a ki-



... (The text continues from the previous block, but is partially cut off in the provided image.)

adott követelmények előírják. Szüntelen küzdelmet kell folytatni a balesetek, rendkívüli események megelőzése érdekében, hogy tovább növekedjék a biztonság.

A repülés és az ejtőernyőzés jelentős anyagi kiadásokat igénylő technikai sport. Szervezésénél nem lehet figyelmen kívül hagyni a gazdaságosságot. A költségek ésszerű csökkentésére, a takarékosabb gazdálkodásra, az értékes anyagok megóvására, az adott lehetőségek célszerűbb felhasználására, az erők jobb elosztására az MHS Országos Intéző Bizottsága 1965. február 25-i ülésén határozatot hozott. Ennek jó és következetes végrehajtása valamennyiünknek közös ügye.

Húsz esztendő után a repülősportok fejlődése nem törik meg, mert kormányunk az ország teljesítőképesége szerint megadja hozzá az anyagi támogatást. Az a feladatunk, hogy ezt jól és célszerűen használjuk fel. Takarékoskodjunk, és mint az elmúlt húsz esztendőben annyiszor, most is bátran bízunk a minden áldozatra kész repülő emberek kimeríthetetlen társadalmi erejében...

*Réti Antal az MHS elnökhelyettese*¹⁴⁵

„Már a jövő év elé!

A repülőévadnak még nincs vége. E sorok írásakor sok-sok fiatal tartózkodik a repülő-táborokban és a klubok az „aratás” időszakában vannak. A repülőklubok idén is a jó munka elégedettségével tekintenek az őszi számadás elé. Értékes vizsgákban – sporteredményekben mérhetik majd le az előző előkészítő időszak fáradtságos munkáját. Értelme és tartalma lesz a mindig visszatérő „érdemes volt” megállapításnak. A sok ezer társadalmi munkaóra és amit plusz még a függetlenítettek mérés nélkül „hozzátettek” – nem marad eredmény nélkül.

Bár a repülőképzés soha nem volt és nem is lesz szalagszerű és megrögzött sémához kötött, mégis kialakult már egy s más forma, ami jól bevált és általánosan alkalmazható. Klubjaink már jól értik a módját annak, hogyan kell pezsgő életet teremteni, milyen legyen a klubélet a repülés téli szünetében. Emellett vonzó is legyen és minden a klubba belépő fiatalot megfogjon a repülés varázsa. Nem az a hamis romantika, amely szerint csak egy ideál van – mégpedig a kedves hölgy háza felett dübörögve száguldó pilótahős, aki az ámulatba ejtett kedves tiszteletere kondenzcsikkal ír fel szívet a kéklő égre.

A mai fiatalok, az igyekvők közül is csak azok érzik igazán a repülés valódi varázsát és értelmét, akik a repülést hivatásuknak tekintik, – legyenek akár sportolók, vagy a harci gépek kormányához készülők. S éppen az utóbbiak útját egyengetni, ez most a klubok soronkövetkező feladata. Ma már a repülés a kezdeti stádiumában is képzettséget kíván – és nem is akármilyet! Túl az általános műveltségen – aki honvédségi gépre akar ülni – annál a műszaki műveltség a döntő. Tehát a középiskolás, repülni vágyó fiatalok bevonását nem lehet tanulmányaik befejező szakaszára hagyni. A klubok a középiskolák első és második osztályaiból szervezzék vitorlázó repülésre a növendékeket. Így, ha az érettségig sikerrel elvezetik őket, – kisebb gond lesz a légierőhöz bevonuló tisztis iskolások kiállítása. Hogy mit jelent a motoros

¹⁴⁵ Repülés, 1965 (18. évfolyam, 1-12. szám) 1965-04-01 / 4. szám

repülés előtt az eredményes vitorlázás, azt itt most felesleges taglalni. Ezzel minden klubvezető és oktató tisztában van.

A repülőklubok akkor töltik be hivatásukat, ha 2–3 éves előképzett középiskolást adnak a szövetség központi motoros iskoláira. Sajnos ez most nem mindig így van. Eredmények mutatkoznak. Így Nyíregyháza, Győr és Dunaújváros több középiskolás vitorlázórepülőt küldött, de a miskolci klubból ez évben egy tisztai iskolás jelölt sem volt a nyári motoros iskolán. Ez a hiba sem Miskolcon, sem másutt nem ismétlődhet. Jól előkészített – a középiskolásokkal koordinált – tervek szerint több évre előre kell a kiválasztás munkáját elvégezni, hogy a ráfordított energia gyümölcsözőzzék.

E munka előkészítésének most van itt az ideje!”¹⁴⁶

1965-ben az ózdi repülőklubban, a bánrévei repülőtéren, az új növendékek kiképzése szabályosan elindult és az év végéig folytatódott is.

„1965. október 10.

Akkor még nem tudtam, hogy ez a nap az utolsó üzemnapunk. Még a 63-as Góbéval 18 felszállást csináltam három növendékkal és repültünk 1 óra 30 percet. Majd leáptuk az eszközöket és a gépeket és úgy álltunk be, hogy télen már csak a belső munkákat kelljen megcsinálni.

A klubban hozzákezdünk a tagszervezésnek és a téli elméleti képzés beindításához, ami folyamatosan ment minden évben. Most is 28 kezdő jelentkezett a téli elméleti tanfolyamra, ez elég is volt. Tavaszra általában 14-16 maradt meg, akikkel a gyakorlati kiképzést is meg tudtuk kezdeni. Ezek nagy része most is a MTH-ből jött és csak néhányan a gimnáziumból.¹⁴⁷

A repülőtérré a téli időszakban csak ritkán jártunk, mivel a klubban tevékenykedtünk egész nap. Tavaszra meglették az elméleti vizsgák, amit jegyezni kellett. A repülőtéren a műszaki vezető rendbe tette a berendezéseket és a repülőgépeket, minden járművet, aggregátort és egyéb dolgokat...”¹⁴⁸

„ Számvetés

Az ősztendő leköszön, megint elmúlt egy dolgos év, s a repülők is számot vetnek munkájukról. Visszatekintve a régre, már az újat tervezik. Volt ez évben siker és balsiker egyaránt, de több jóra tekinthetünk vissza, mint rosszra.

Az 1965-ös év sztárja a GÓBÉ kétüléses fém vitorlázórepülőgép volt, amit az idősebb és a fiatalabb repülők egyaránt a szívükbe zártak. Kitűnően bevált a kezdő repülők kiképzésének új

¹⁴⁶ Repülés, 1965 (18. évfolyam, 1-12. szám) 1965-09-01 / 9. szám

¹⁴⁷ MTH valamikor a Munkaerő Tartalékok Hivatala, amelyet 1950-ben hívtak életre, abban az időben a hazai szakmunkásképzés irányító szervezet. A szakmunkásképzők is MTH iskolák voltak. 1956 ez megszűnt és a szakmunkásképző iskolákat a Munkaügyi Minisztérium vette át. A „népnyelv” még sokáig MTH-nak hívta a szakmunkásképző iskolákat.(RZ)

¹⁴⁸ Básti József emlékei

módszere is, ami biztosítéka mind több fiatal repülővé válásának. Sokat javult a repülés biztonsága. A kiképzésben a tizenöt éveseknek egyenlők az esélyeik az idősebbekkel, azzal az előnnyel, hogy előbb lehetnek teljesítményrepülők.

Az egyik legjobban megalapozott eredményünk az, hogy a gépsérülések száma messze alatta maradt az előző évek legjobb statisztikájánál is.

Angliában a vitorlázó vb-n fiataljaink bebizonyították, hogy van mit keresnünk a világversenyeken. A hazai vitorlázó bajnokság eredmény grafikonja is felfelé mutat. Egy résztvevő volt világbajnok és több más külföldi versenyző is úgy nyilatkozott, hogy élvonalbeli pilótáink érték a világszínvonalat. Érdemes tehát ezentúl is felfigyelni a biztoskezü feltörekvő fiataljainkra.

A motoros repülés lehetőségei elmaradtak az előző évhez képest. Ennek ellenére a lengyelországi nemzetközi műrepülő versenyen sem vallottunk szégyent. Az egyéni második és csapatban a negyedik helyünk tanúsítja, hogy megfiatalodott műrepülő gárdánk bármilyen szintű versenyen jól képviseli a hazai színeket.

Ejtőernyős sportolóink a jó szakvezetés eredményeként szép hazai és külföldi sikerekkel zárják az ősztendőt. Az Adria-Kupa eredményeivel bármilyen világversenyen rajthoz állhatunk.

Nem lenne teljes a számvetés, ha megfeledkeznénk a szakszemélyzetről, a repülést hűségesen kiszolgáló műszaki gárdáról. Nélkülük – épp úgy, mint a pilóták nélkül – a gépek csak holt anyagok lennének. Szakszerű és lelkiismeretes – időt nem kímélő munkájuk – szerves része a különböző versenyeken szerzett jó helyezéseinknek.

Köszönet azoknak a lelkes oktatóknak, klubtagoknak és mindenkinek, akik nélkül nem lehet eredményeket elérni, s akiknek a nevét a REPÜLÉS krónikása az év folyamán nem jegyezte fel. Az új év küszöbén köszöntjük és kérjük a repülőgépgyártás dolgozóit és tervezőit, hogy alkossanak újabb, jobb és olcsóbb repülőgépeket, hogy minél több fiatal ismerkedjen meg szeretett sportunk tudományával és művészetével.”¹⁴⁹

¹⁴⁹ Repülés, 1965 (18. évfolyam, 1-12. szám) 1965-12-01 / 12. szám

**A bánrévei repülőtér, 1966.
és utána**

„Időgép, 1966.”

- ✓ január 1. – Az új dinár bevezetése Jugoszláviában. (100 régi ér 1 újat.)
- ✓ február 3. – A Luna-9 szovjet holdszonda – első automatikus űrállomásként – leszállt a Hold felszínére.
- ✓ február 11. – Magyarországon „spontán” tiltakozó akciókat szerveznek országszerte Vietnám mellett.
- ✓ február 15. – Megszűnik a vízumkényszer Jugoszlávia és Magyarország között.
- ✓ február 24. – Katonatisztek egy csoportja – kihasználva Kwame Nkrumah elnök távollétét – puccsot hajt végre Ghánában.
- ✓ február 26–27. – A Jugoszláv Kommunista Szövetség Központi Bizottságának (JKSZ KB) plénuma – csakúgy, mint március 11-én – a gazdasági reform végrehajtását szorgalmazza. (Tito utal arra, hogy vannak olyan erők, amelyek akadályozzák a VIII. kongresszus határozatainak végrehajtását.)
- ✓ március 1. – A szovjet Venyera-3 űrszonda elsőként behatol a Vénusz légkörébe.
- ✓ március 10. – Charles de Gaulle elnök hivatalosan is bejelenti Franciaország a NATO integrált katonai szervezetéből való kilépési szándékát.
- ✓ március 15.
 - Először rendezik meg a Forradalmi Ifjúsági Napokat a Magyar Kommunista Ifjúsági Szövetség (KISZ) védnöksége alatt.
 - A romániai népszámlálás meghamisított adatai szerint az erdélyi magyar lakosságnál szinte a nullával egyenlő a népszaporulat.
- ✓ március 18. – A Vatikán határozata szerint ezután nem közösítik ki a más vallásúakkal házasságot kötött híveket.
- ✓ április 26. – A Magyar Szocialista Munkáspárt Politikai Bizottsága (MSZMP PB) elfogadja a szovjet javaslatot, hogy rossz egészségi állapota miatt – a krasznodari száműzetésben lévő – Rákosi Mátyás Arzamasz városába költözzön.
- ✓ április 27. – VI. Pál pápa először fogad szovjet politikust Andrej Gromiko külügyminiszter személyében.
- ✓ május 7. – Ötmillió angolnaivadék érkezik az Egyesült Királyságból, és ezzel kezdetét veszi az angolna újabb telepítési programja (Balaton, Velencei-tó, Fertő tó, Körösök és a Tisza holtága).
- ✓ május 12–14. – A Szlovák Kommunista Párt kongresszusán Alexander Dubčeket választják első titkárrá.
- ✓ május 31.–június 4. – Prágában a Csehszlovákia Kommunista Pártja (CSKP) XIII. kongresszusán a „sikerek” mellett szóba kerülnek a társadalmi élet „negatív tendenciái”, úm. a liberalizmus és a revizionizmus. (Első titkárrá ismét Antonín Novotný-t választják, továbbá a kongresszus kinyilvánítja bizonyos gazdasági reformok szükségességét.)
- ✓ június 1. – A családi pótlék rendszerét kiterjesztik a tsz-tagokra is.
- ✓ június 4. – Kínában meghirdetik a kulturális forradalmat.

- ✓ június 18. – Megkezdte működését az első budapesti „házgyár”. (A paneltechnológia elterjesztésétől a lakáshiány megoldását remélik.)
- ✓ június 25. – Jegyzőkönyv a jugoszláv–vatikáni kapcsolatok rendezéséről.
- ✓ június 26. – Svájcban a bázeli városi kantonban engedélyezik a nők választójogát.
- ✓ július 1–3. – A JKSZ KB brioni ülése, ahol megtárgyalják az állambiztonsági szolgálat tevékenységéről készült jelentést. (Megállapítják, hogy a szervezet önálló erővé vált, amely szembeállt a VII. kongresszus határozataival, és megpróbálta ellenőrizni az egész társadalmat. Mindezért felelőssé teszik Aleksandar Ranković alelnököt – aki korábban 2 évtizedig a szolgálat vezetője volt –, s akit minden funkciójától megfosztanak és nyugdíjaznak.)
- ✓ július 2. – Franciaország kísérleti atomrobbantást hajt végre a Mururoa korallzátonyon.
- ✓ augusztus 12. – A Kínai Kommunista Párt Központi Bizottsága rendszabályokat fogad el a „nagy proletár kultúrforradalom” végrehajtására.
- ✓ augusztus 21. – Az első tömegtüntetés Pekingben a Vörös Gárda szervezésében.
- ✓ augusztus 26. – Jugoszlávia az Általános Vám- és Kereskedelmi Egyezmény (GATT) teljes jogú tagja.
- ✓ szeptember 7–13. – Mohamed Reza Pahlavi iráni sah a feleségével, Farah császárnéval hivatalos útjuk alkalmával hazánkban tartózkodik az első magyarországi látogatásukon.
- ✓ szeptember 19. – VI. Pál pápa nyilvánosságra hozott enciklikájában a harmadik világháború veszélyeire figyelmeztet.
- ✓ szeptember 22–24. – A Szovjetunió Kommunista Pártjának (SZKP) főtitkára, Brezsnyev Jugoszláviába látogat.
- ✓ szeptember 30. – Becsuánaföld elnyeri függetlenségét Nagy-Britanniától és Botswana néven új állammá alakul.
- ✓ október 1. – Megkezdte működését – ideiglenes helyén – a budapesti Hevesi Sándor téren a Nemzeti Színház.
- ✓ október 3. – Rákosi Mátyás Krasznodarból – feleségével együtt – Arzamaszba költözik. (A Vakok- és Gyengénlátók Házában kapnak elhelyezést.)
- ✓ október 4–6. – A JKSZ KB plénuma átszervezi a pártvezetés struktúráját. (Főtitkár helyett a továbbiakban elnök és végrehajtó titkár irányítja a pártot, továbbá Aleksandar Rankovićot kizárják a pártból.)
- ✓ november 5. – Átadják a forgalomnak Budapest második aluljáróját a Blaha Lujza téren.
- ✓ november 25. – Jugoszláviában törvényt hoznak a belügyi szolgálatok átszervezéséről.
- ✓ november 26.
 - Charles de Gaulle Bretagne-ban a Rance torkolatánál felavatja a világ első apálydagály erőművét.
 - A csehszlovák kormány jóváhagyja a gazdasági rendszer tökéletesítésének alapelvét.
- ✓ november 28.–december 3. – Az MSZMP IX. kongresszusa, amelyen elfogadják az „új gazdasági mechanizmus” irányelveit, és eldöntik 1968. január 1-jétől való bevezetését.
- ✓ november 28. – Újra küld Magyarország és az USA nagyköveteket a másik országába.

- ✓ november 30. – Barbados függetlenné válik Nagy-Britanniától.
- ✓ december 14. – A NATO Védelmi Bizottsága létrehozza a Nukleáris Védelmi Ügyek Bizottságát és az Atomtervező Csoportot.

Határozatlan dátumú események

- ✓ február – A Kínában tárgyaló ghánai Kwame Nkrumah kormányát a hadsereg megbuktatja. (Az elnök Sékou Ahmad Touré vendégeként Guineában talált menedéket.)
- ✓ június – Táncdalfesztivál.
- ✓ A Polgári és Politikai Jogok Nemzetközi Egyezségokmánya

124

1966 a zenében

- ✓ *The Beatles: Revolver*
- ✓ *The Yardbirds: Roger the Engineer*
- ✓ *Bob Dylan: Blonde on Blonde*
- ✓ *The Beach Boys: Pet Sounds*
- ✓ *The Rolling Stones: Aftermath*
- ✓ *Cream: Fresh Cream*
- ✓ *Simon and Garfunkel: Sounds of Silence, Parsley, Sage, Rosemary and Thyme*
- ✓ *The Who: A Quick One*
- ✓ *The Mothers of Invention: Freak Out!*
- ✓ *The Byrds: Fifth Dimension*
- ✓ *The Paul Butterfield Blues Band: East-West*
- ✓ *Bee Gees: Spicks and Specks*
- ✓ *Kovács Kati: Nem leszek a játékszered*

1966 a sportban

- ✓ július 11.–július 30. 1966-os labdarúgó-világbajnokság, Anglia, Világbajnok: Anglia. Hazánk sajnos „csak” a 6. helyezett.
- ✓ Jack Brabham nyeri a Formula–1 világbajnokságot a Brabham csapattal, ez a harmadik bajnoki címe.
- ✓ A Budapesti Vasas SC nyeri az NBI-et. Ez a klub ötödik bajnoki címe.
- ✓ Lezuhant az a repülőgép, amin az akkori magyar judo válogatott és az edző utazott, senki nem élte túl.

„Minden eszmerendszer szépen felépített átverés,
ha logikusan közelítjük meg.”¹⁵⁰

Hol is fejezték be a bánrévei repülőtér az előző évet?

1965-ben az ózdi repülőklubban, a bánrévei repülőtérén, az új növendékek kiképzése szabályosan elindult és az év végéig folytatódott is.

„1965. október 10.”¹⁵¹

Akkor még nem tudtam, hogy ez a nap az utolsó üzemnapunk. Még a 63-as Góbéval 18 felszállást csináltam három növendékkal és repültünk 1 óra 30 percet. Majd leáptunk az eszközöket és a gépeket és úgy álltunk be, hogy télen már csak a belső munkákat kelljen megcsinálni.

A klubban hozzákezdünk a tagszervezésnek és a téli elméleti képzés beindításához, ami folyamatosan ment minden évben. Most is 28 kezdő jelentkezett a téli elméleti tanfolyamra, ez elég is volt. Tavaszra általában 14-16 maradt meg, akikkel a gyakorlati kiképzést is megtudtuk kezdeni. Ezek nagy része most is a MTH-ból jött és csak néhányan a gimnáziumból.

A repülőtérre a téli időszakban csak ritkán jártunk, mivel a klubban tevékenykedtünk egész nap. Tavaszra meglettek az elméleti vizsgák, amit jegyezni kellett. A repülőtérén a műszaki vezető rendbe tette a berendezéseket és a repülőgépeket, minden járművet, aggregátort és egyéb dolgokat...”¹⁵²

„ Az új esztendő küszöbén

Ismét megkezdődött egy dolgozós év. Bár a repülőklubok és a repülőterek téli életüket élik, már új növendékeket készítenek elő az 1966-os évre. A klubok törzsgárdái felfrissítik elméleti ismereteiket, sorra veszik a repülési eszközöket és elvégzik a szükséges javító, karbantartó munkát. Ezzel megalapozzák az új esztendő repüléseit.

Most, amikor figyelmünket a jövő felé fordítjuk, célszerű visszapillantani az előző évre, hogy annak eredményeiből, hibáiból levonjuk a következtetéseket. Csak így tűzhetünk magunk elé újabb és reális célokat.

Az elmúlt év nem tartozott a megszokott évek sorába. A tél hosszan kitolódott. A több helyen fellépő fertőző állatbetegségek következtében a mozgási korlátozások akadályokat gördítettek a gyakorlati munka megkezdése elé. Egyes helyeken a feltörő talajvíz, majd később a tartós árvíz jelentősen lerontotta a repülőterek talajállapotát. Ezek objektív akadályozói voltak a repülés és az ejtőernyőzés időbeni megkezdésének. A nyári időjárás közben a sok és bőséges esők sem kedveztek a repülősportoknak. Mindezek ellenére – bár nem hibátlanul – az elének állított feladatokat teljesítettük.

¹⁵⁰ Guillermo del Toro

¹⁵¹ Ez természetesen egy vasárnap volt.

¹⁵² Básti József emlékei

A motorosrepülő előképzést számszerűen és javuló minőséggel elvégeztük. Jól bevált az a módszer, hogy a klubban elméletileg felkészített fiatal motorosrepülő növendékek táborban sajátították el a gépvezetés technikáját. Kiváló képzettségű oktatóink nagy szeretettel és hozzáértéssel oktatták, nevelték az ifjú repülőket. Hogy az új esztendőben munkájuk eredményes legyen, annak előfeltétele, hogy a megyei repülőklubok lelkiismeretesen készítsék fel elméleti tantárgyakból a jelölteket. Ezenkívül a követelmények szerint biztosítsák, hogy vitorlázó repülőgépen „B”, illetve „C” vizsgát tegyenek. A tábor vezetői, oktatói általában építhetnek a klubok előkészítő munkájára. De az előkészítés minőségén még van javítani való. Volt a táborban Tatabányáról egy olyan növendék, akit ott a helyszínen kellett az alapvető tudnivalókra oktatni. A motoros táboroknak nem pusztá papírra, formális vizsgajegyzőkönyvre van szüksége, hanem tényleges tárgyi tudásra. A tábor után a fiatal egyedülrepülő növendékek továbbképzését szintén a repülőkluboknak kellett volna biztosítani. Néhány helyen nem fogták össze, hanem kiengedték közülük a nagy anyagi befektetéssel kiképzett repülőgépvezetőket.

Az előzetes vitorlázórepülő képzésben is volt előrehaladás. Néhány éves egyhelyben állás után 1965-ben emelkedett az alapvizsgák száma. Ez két okra vezethető vissza. Az elmúlt évben kapták meg a klubok az új kétkormányos gépeket, továbbá a repülőklubok alaposabb munkát végeztek a kezdők szervezésében. Pozitív jelenség, hogy a kezdők jelentős része középiskolás fiatal, ez ugyanakkor az oktatókat is magasabb követelmények elé állította.

A technikai helyzet javulásával a vitorlázórepülő sport is fejlődött. Az angliai világbajnokságon elért eredménnyel elégedettek vagyunk, de néhány dologban a következtetést is le kell vonnunk a további előrehaladás érdekében, mint például az emberi magatartáson való változtatást, a bonyolult időjárási körülmények közötti feladat végrehajtását, az alapos fizikai felkészülést, a korszerű berendezések mechanikus alkalmazásának begyakorlását.

Az alapképzés és a versenysport között technikai okok miatt egyhelyben állás, sőt egyes teljesítmény kategóriákban visszaesés volt. Javulás e téren csak néhány év múlva várható, ezért fontos követelmény, hogy a klubok tagsága ápolja, óvja a technikai eszközöket és biztosítsa azok lehető legnagyobb fokú kihasználását. Jelenleg ez az egyetlen mód a fennálló nehézségek áthidalására.

Versenyeinken bebizonyosodott, hogy pilótáink felkészültsége növekedett. Új kísérlet volt a területi versenyek megrendezése, s egyöntetű vélemény, hogy ez a forma jó, több teljesítményrepülőnek nyújt versenyzési lehetőséget, mint a korábbi versenyrendszer. Jobban biztosítja a fiatalok csatlakozását az élgárdához.

Az ejtőernyős alapkiképzésben szintén volt előrehaladás. A feladatot számszerűleg teljesítettük, minőségi vonatkozásban azonban még sok a tennivaló. Minősített sportolóink eredményesen szerepeltek a hazai és nemzetközi versenyeken. Az ejtőernyős sport fejlesztése néhány alapvető követelményt vet fel, pl. fokozni kell a válogatott keret tagjainak egyéni felelősségét a felkészülésben. Biztosítani kell, hogy az edző a versenyeken érvényesíteni tudja akaratát. Továbbá megfelelő megbecsülésben részesüljön elsősorban azok részéről, akiknek felkészítését végzi. Szűnjön meg a még előforduló túlzott egyénieskedés, s ennek helyébe az egymást segítő csapatmunka lépjen.

Műszaki téren az 1965-ös esztendőben több nehézséggel kellett megküzdeni. Az alapképzéshez és a motoros repülőgépvezetők gyakorlatban tartásához, a műrepüléshez szükséges repülőgépek a motoralkatrész hiány miatt csak korlátozottan üzemeltek. Sok kellemetlenség volt a repülés közbeni motorhibák miatt. Az utóbbi tíz évben nem volt annyi kényszerleszállás az ejtőernyős ugrató gépekkel, mint egyedül az 1965-ös évben. Nem jobb a helyzet a vontató gépekkel sem. A hibák elhárításában műszaki dolgozóink áldozatos munkát végeztek. De így is több jogos szemrehányás érkezett, mert nem minden esetben lehetett biztosítani a tervszerűséget a feladatok végrehajtásához.

Így foglalhatjuk össze a múlt év mérlegét. Mit kívánunk 1966-ban elérni?

Elsősorban az alapkiképzést számszerűségében és minőségében szeretnénk jobban elvégezni. Alaposabbá akarjuk tenni a kiválogatást, az előkészítést, hogy jól gyümölcsözzék klubjaink munkája. Emelni kívánjuk az oktató és nevelő munka színvonalát. Ehhez nyújt segítséget a szövetség országos elnöksége által kiadott – „Az MHS politikai nevelő és felvilágosító munkájának néhány kérdése” című anyag. Minden klub saját területére alkalmazva dolgozza fel az anyagot, s ezt kövessék gyakorlati tevékenységük során.

A repülősportokban irányadó legyen, hogy inkább kevesebbet, de jól előkészítve, megalapozva dolgozzunk. Az erőltetett ütem feltétlenül a szabályok megsértését, s végül is balesetet idéz elő. A repülősportok további fejlődése attól is függ, hogy tudunk-e új oktatókat, edzőket és bírákat kiképezni. Ennek alapfeltételei adva vannak. Technikai kérdésekben jelentős javulás várható az új esztendőben, de lesznek még olyan nehézségek, amit ez évben sem tudunk megoldani. Az elmúlt év tapasztalatai értékelés alatt vannak. Ezek figyelembevételével minőségileg tovább lehet javítani munkánkat. Fontos, hogy a repülőklubok mindig a helyzet reális felméréssel végezzék munkájukat.

A központi repülőklubra is jelentős feladat vár. Versenyzőinket két világ- bajnokságra kell felkészítenie. A klub elnöksége alapos elemző munkát végez a legjobb edzési módszerek kialakításához, és a felkészülés lehetőségeinek bővítéséhez. Válogatott sportolóink teljes tudásukat adják hozzá ezekhez az erőfeszítésekhez.

Minden évben megújuló feladat a repülési fegyelem magas színien tartása. Ebben a közösségi nevelési elveknek kell érvényesülni. Akkor jó a repülési fegyelem, ha a szabálytalankodókat maga a kollektíva neveli, ami sok esetben eredményesebb, mint az egy személyi fegyelmezés.

Minden új esztendő jó munkája az óesztendőben gyökerezik. Minden új év feladata a múlt év eredményeinek továbbfejlesztése. Repülőklubjaink és sportágunk lelkes művelői, hívei, mindig is értettek ahhoz, hogy ezt az objektív igazságot a gyakorlatban érvényesítsék. Tisztelet és köszönet mindazoknak, akik munkájukkal az elmúlt év eredményeit elérni segítették, s bizalom azoknak, akik az új esztendőben lelkes munkájukkal ismét előbbre viszik a repülősportokat.

Réti Antal az MHS elnökhelyettese ¹⁵³

Az 1966-os évre készült az ózdi klub és a bánrévei repülőtér. Az új növendékek szervezése megtörtént és a téli időszakban az elméleti kiképzést is elvégezték.

¹⁵³ Repülés, 1966 (19. évfolyam, 1-12. szám) 1966-01-01 / 1. szám

A klub készült a tavaszi műszaki szemlére, amely a gyakorlati kiképzés beindításának előfeltétele volt.

„A repülés megkezdése előtt tavasszal a Központi Műszaki Osztályról lejöttek szemlét tartani, és ha mindent rendben találtak, engedélyezték a repülés megkezdését.

Ez most is így volt. Értesítettek a jövetelükről.

Valamennyien lent voltunk a repülőtéren és vártuk a bizottságot.

Dél felé – amikor még mindig nem érkeztek meg – felhívtuk a központot, hogy mikor, vagy egyáltalán jönnek-e?

A válasz pedig az volt: „Hagyjátok abba a repülést, elmarad a szemle! Bánrévén megszűnik a repülés!”¹⁵⁴

1966 tavaszán a repülőtér üzemeltetését központi utasításra megszüntették. A növénydekéek és az oktatók a repülést abbahagyták.

Miskolcon két oktató folytatta tovább a repülést: Huszthy Mihály és Básti József.¹⁵⁵

A bezárást tehát még az MSZMP politikusok az MHS vezeterei döntötték el és vezényelték le, szinte *puccsszerűen*, hogy kész tények elé állítsanak klubokat, embereket.

Ilyen módon nem volt lehetőség erre rákészülni, esetlegesen ellenlépésekkel próbálkozni. Az országos politikai vezetés az MHS-re gond nélkül rá tudta erőltetni ezeket a döntéseket, mivel ekkor az már gyakorlatilag katonai szervezet volt, még ha ezt látványosan tagadták is.

A helyi politikai vonalon, azaz a párton keresztül gyakorlatilag meg, akár munkahelyi szintig kézben lehetett tartani a dolgokat. Az egy nagy kérdés, hogy a megyei, járási, városi, üzemi pártbizottságok mit tudtak ezekről az előkészítés alatt levő *repülőklub és repülőtér bezárásokról?*

Úgy vélem, hogy tudták, csak nem mondták! Ebből is eredt aztán, hogy semmiféle ellenlépésre intézményesen nem került sor. A sportrepülőök szószólóit pedig nagyon gyorsan „*leintették*”.

Egyetlen remény maradt, ha a kohászati üzem vállalja a klub működéséhez szükséges anyagiak biztosítását, akkor maradhatnak, repülhetnek. Még egy *Ózdi Kohászati Üzemek* sem engedhette meg magának, hogy a korábbi anyagi szintet, egyedül biztosítsa a repülőklubjának, hiszen még számtalan sport és társadalmi támogatási feladata is volt.

¹⁵⁴ Básti József visszaemlékezése

¹⁵⁵ Básti József: Ózd – Bánréve Az ózdi repülés története 1932-1965. <http://www.tar.hu/banreve/> (Rajtuk kívül az igen tehetséges Sebes Attila is átigazolt a miskolci repülőkhöz.) Valószínűleg, hogy időlegesen még többen is, de aztán az utazási távolság és egyéb okok miatt elmaradtak.

Ez az egyik oldal, a másik pedig a pártállami rendszerben uralkodó döntési mód. A politikai akaratot akkor egy vállalat műszaki-gazdasági vezetésére játszi könnyedséggel, percek alatt ráerőltették, „országos érdek”, „párthatározat” címkével. Akik, akkor dolgoztak, és ez egészen 1989-ig tartott, nagyon jól tudják, mit jelentett, ha a *megyei pártbizottságra* beszélgetésre invitálták a cégvezetést, vagy egy-egy személyt. Általában teljesen egyértelmű volt, hogy egy előre elhatározott dolgon már nem lehetett észérvekkel változtatni!

A mérleg nyelvén az is nagyot nyomhatott, hogy a megyeszékhely, miskolci repülőterével, repülőklubjával kellett e versenyt megvívni, hiszen csak 45 km a távolság *Bánréve és Miskolc* között. Azok a megyei döntéshozók, akiknek ebben szavuk lehetett, valószínűleg erősen és egyértelműen *Miskolcot* pártolták, és ha áldozat kellett, akkor ez csak *Ózd és a bánrévei repülőtér* lehetett.¹⁵⁶

Csak zárójelben említem meg, hogy az 1990-es évek elején a bányászat és kohászat országos átrendeződésekor ez kísértetiesen megismétlődik. *Miskolc* és környezete előnyöket kap, ismételten *Ózd és vidéke* rovására, de akkor már nem a repülésről, hanem magáról az életlehetőségekről, a munkáról szól a történet!

Azt ma már nagyon sokan keverik, hogy mindezeket még az *MHS* és nem az *MHSZ* keretein belül valósították meg. Az *MHSZ* csak két évvel később jött létre!

Ezeknek a repülőtéri bezárásoknak sok nagy múltú repülőklub áldozatul esik, *Gyöngyös, Maklár, Hajdúszoboszló, Ózd-Bánréve*, sőt még *budapesti egyesületek* is.

Az ország számos repülőklubja ekkor még fellélegzik, ők megúszták, nekik szerencsésük volt. Sajnos nem lett igazuk!

„ Csak a megyeszékhelyeken maradtak meg a repülőterek. Felajánlották, ha a gyár az üzemeltetéshez biztosítani tudja a fenntartási költségeket, úgy továbbra is lehet repülni. Elmentünk a gyár és bánya vezetőségéhez is, de a kért összeget nem tudták volna biztosítani, így 1966 tavaszán, Bánrévén megszűnt a repülés. Ezzel egy időben a klub is feloszlott.

Az oktatók és növendékek zöme abbahagyta a repülést, néhányan még egy ideig jártak *Miskolcra*, de a növekvő anyagi terhek miatt lemondtak róla. Mi, Huszthy Mihállyal azért kitarítottunk és még sokáig jártunk a miskolciakhoz, akikkel jó barátságot kötöttünk.

Ezzel egy időben a putnoki autómentő állomás¹⁵⁷ költözött a repülőtérre, ami nem egy szerencsés megoldás volt. A területen megmaradt egy leszállósáv a mentőrepülőgép részére. Ez is igen ritkán volt használva.

A hangárba viszont a Borsod megyei *Katasztrófavédelem*¹⁵⁸ tartalék mentőautói lettek elhelyezve. Később ez is megszűnt, a mentősök visszakérültek *Putnokra*, a mentőkocsikat is más-hova vittek.

¹⁵⁶ Aki ezekben az időkben zajló repülési „leépítésekre” bővebben kíváncsi, vagy szeretne a döntéshozókról bővebbet is megtudni, melegen ajánlhatom, hogy olvassák el az „Ötven év a levegőben, Mátyásföldtől... Hármaszatharhegyig” című kiváló könyvet.

¹⁵⁷ Mentőállomás és nem autómentők.

A nagy múltú Repülő Klub és repülőtér hajdani létezésére csak a hangár tetején – valamilyen okból – meghagyott szélzsák vaskerete utal, amíg azt is meg nem eszi az idő vasfoga.

A hangár – és valamennyi létesítmény – a területtel együtt, aminek az építését a Repülő Szövetség és a kohászat hozta létre – egyszerűen a helyi település, Bánréve tulajdonába került át. A gépeket és egyéb tárgyakat, felszereléseket az ország különböző repülőterei között osztottak szét. Főleg Miskolc járt jól, odament a legtöbb gép és a meglevő járművek. A nagyüzemi MHSZ-nek akkor Holló István volt az elnöke és azon a jogcímen, hogy oda a műhely részére a kohászat adta a legtöbb felszerelést – szerszámokat, hegesztőgépet, és ami mozdítható volt – jöttek érte és az utolsó darabig elvitték és utána minden nyomtalanul eltűnt.

Ugyanez lett a sorsa a klub teljes bútorzatának, de egyéb berendezése is erre a sorsra jutott. A repülőtér és a klub irataiból is csak keveset tudtam megmenteni. Valaki igen jól járt ezekkel a tárgyakkal. Később a repülőtér területét az akkor jó helyzetben levők felosztották egymás között.”¹⁵⁹

Látjuk az ózdi vasgyárban ekkor Holló István volt az elnöke az MHS-nek és azon a jogcímen, hogy a teljes felszerelést a gyár adta, elvittek minden mozdíthatót! Ezek a javak aztán szörén-szálán eltűntek nyomtalanul...

A gépeket nagyon gyorsan társklubokhoz szétszórták, főleg Miskolc járt jól, oda ment a legtöbb gép és a gépjárművek nagy része is.

Hiába keresem az 1966-os *Repülés folyóiratban* az MHS „ésszerű” indokait, egy szó sem hangzik a klubok megszüntetéséről, a repülőterek bezárásáról. Ez annál is szokatlanabb, mert a repülőszervezetek ennél kisebb jelentőségű ügyekben is időről-időre, „szájabarágós” stílusban magyarázták a szükséges döntéseket, elvárásokat... Most ezzel kapcsolatosan teljes a „lapítás”, az „elhallgatás”.

Ez így nem volt sem jó, sem tisztességes, főleg azokkal szemben nem, akiktől elvárták az önzetlen, mindent felülíró szervező és repülőmunkát. Ráadásul a többség ekkor már évek óta „társadalmi oktató, vagy aktivista” a saját szabadidejét, energiáját áldozza az országos célért. Nem ezt érdemelték!

„1966-ban beléptem a Miskolci Repülőklubba. Ez nem volt új számomra, mert már addig is sokszor voltam ott repülni, sőt, még amikor Sajókápolnán volt nekik a repülőtér, már ott is megjelentem egy pár alkalommal. Nekik is jó volt a jelenlétem, mert egy fővel nőtt a szakoktatók száma. Abban az időben sok kezdő volt és a táborok idején is jól jött a segítség az oktatásban. Néha Huszthy Mihály is besegített. Hamarosan rájöttem, hogy nemcsak a repülésben tudok sokat segíteni, hanem a repülőtéren előforduló munkákban is jól ki tudom venni a részem. Ezt a mai napig is csinálom, a repülésért sokra vagyok képes.

¹⁵⁸ Akkor olyan, hogy katasztrófavédelem még nem volt. Létezett a polgári védelem országos szervezete és ettől függetlenül a tűzoltóságok (hivatásos és önkéntes) rendszere, illetve az Országos Mentőszolgálat.

¹⁵⁹ Básti József emlékei.

Néhány munkát példaként elmondanék: Amikor odakerültem, a tankolásnál még kézi pumpás kútfej volt. Ezt én és az öcsim – mivel volt rá lehetőségünk – egy másik kútfejre cseréltük, ami már teljesen automatikusan működött. Ezért cserébe Bogdándi Tibor repülőter parancsnoknak csak egy aláírást és pecsétet kellett adni egy átvételi elismervényre és nem került az egész egy fillérbe sem.

Vagy: Készítettem először hangárkocsikat, amire rá kellett emelni a gépeket. Ezek még a mai napig is megvannak. Majd olyanokat csináltam, amire csak egyszerűen rá kellett tolni a vitorlázógépet és máris rögzített állapotban van rajta a gép, Ez volt az igazi nagy segítség, mert addig általában két embernek igen nehéz volt a gépeket ráemelni a hangárkocsikra. Természetesen, ezekért soha nem számoltam fel munkabért. De csináltam a faház elé korlátot, a teraszra csillárokat, a korlát oszlopaira gyűrűs virágtartókat és még sok-sok apró dolgot.

De a klub sem volt hálátlan velem szemben, mert a 70 éves születésnapomra nemcsak egy névre szóló virágvázat kaptam, hanem Szabó Ferenc akkori elnök határozott szavakkal azt mondta: „Vegyétek tudomásul, hogy Józsi bátyátok mától ingyen repül motoros, vitorlázó géppel és ingyen van a vontatása és a csörlőzése is!”

A klub ezt a mai napig is biztosítja számomra, amiért igen hálás vagyok nekik.”¹⁶⁰

Huszthy Mihály a miskolci repülőtéren¹⁶¹



„ Év végi gondolatok

Csak néhány napja, hogy a repülőterek elcsendesedtek, a rendszeres hétvégi üzemnapok zajától. A repülők és ejtőernyősök élete a klubokban, a tornatermekben folytatódik. A repülést és az ejtőernyős ugrásokat felváltja a technikai eszközök karbantartása, az elméleti ismeretek felfrissítése, bővítése.

Mivel ez évben egy hónappal később zártuk a repülőterek kapuit, még nem állnak összehasonlítható adatok rendelkezésünkre, hogy a korábbi évekhez viszonyítva milyen helyet foglal el az 1966. év a repülésben. De talán ettől most el is tekinthetünk, mert a REPÜLÉS a sporteseményekről részletes beszámolókat adott, és riportokat közölt egy-egy jelentősebb eseményről. Annyit azonban már előjáróban megállapíthatunk, hogy eredményes évet zártunk. Előkészítési feladatainkat teljesítettük, sok fiatal fiúval és lánnyal megismertettük, és megszerettettük a repülést és az ejtőernyőzést, tevékenységünkkel hozzájárultunk tagjaink tudatának formálásához.

Az eredmények értékét azonban a sajnálatos módon bekövetkezett rendkívüli események csökkentették. Dióhéjban ennyiben lehetne értékelni munkánkat.

¹⁶⁰ Básti József visszaemlékezései

¹⁶¹ A miskolci sportrepülés és ejtőernyőzés története

Az eredmények elérését több száz társadalmi sportmunkás segítette. Lelkes, áldozatkész munkájuk nélkül mindez lehetetlen lett volna, őszinte köszönetünket és elismerésünket fejezzük ki és kérjük őket, hogy a téli időszak jó kihasználásával készüljenek fel az 1967-es évre, amely jelentős feladatokat tartogat a repülőklubok számára.

Szövetségünk a VI. kongresszusára készül. Az V. kongresszus határozatait többségében végrehajtottuk, részleteiben azonban még akadnak tennivalók. Célszerű tehát, ha valamennyi klubban alapos elemzés alá veszik a kongresszus határozatait, és a szerint tűzik ki soronlevő feladataikat.

Példának említhetem, hogy kezdeti eredményeink vannak a többlépcsős kiképzés megvalósításában, de még mindig kampánnyal kell biztosítani az év feladatainak egy részét. Sportmunkánkban jelentősei léptünk előre az állóképesség fokozásában –, különösen az ejtőernyősöknél –, akik terepfoglalkozásokat, népszerű járőrversenyeket szerveztek. E versenyek értéke tovább növekedne, ha a klubok jobban felkészítenék a járőrök tagjait az akadályok leküzdésére, és az elméleti kérdések megválaszolására. Az állóképesség és a fizikai erőnlét fokozása a repülőgépvezetőknek is fontos, ezért rájuk is ki kell terjeszteni a rendszeres kiegészítő sportolást.

A repülősportokkal kapcsolatban a határozat előírja, hogy az elért eredmények stabilizálásával és fokozásával biztosítani kell a felzárkózást a nemzetközi élvonalhoz. Sporteredményeink évről évre növekedtek, és egyre többen teljesítették az előírt minősítési szinteket, de a világbajnokságokon egyelőre csak az ejtőernyős sportolók tudták bizonyítani, hogy felnőttek az élgárdához, holott a technikai ellátottság mindhárom repülési szakágban lehetővé tenné az eredményesebb szereplést. Jelentősebbek lennének eredményeink, ha az edzésben bátrabban alkalmaznánk a tudományos módszereket, amelyek nélkül a sport mai színvonalán eredmények elérése nem lehetséges.

Az V. kongresszus jelentős teret szentelt a nevelő tevékenység fokozására, a munkában, a tanulásban való helytállásra, s hogy a klubok nevelőmunka-hatékonyosságát elsősorban a kiképzési és sporteredmények tükrében vizsgálják és értékeljék. Klubjaink többségükben mindinkább eleget tesznek ezeknek a követelményeknek. Tehát a további eredmények eléréséhez jobban fel kell használni sajátos eszközeinket, s azt a lehetőséget, hogy a tagság a klubokban éveket tölt el, s ott erős kollektívák, előnyös emberi kapcsolatok alakulnak ki, ami elősegíti a nevelőmunkát, különösen akkor, ha magabiztos vezetés van a klubban, amit ma már klubjaink többségéről elmondhatunk.

A kluboknak a jövőben is elsőrendű feladata, hogy felszámolják a rendkívüli eseményeket előidéző okokat. A szabályzatok és a biztonsági intézkedések oktatására különös gondot fordítsanak, betartásukon örködjenek. Az utóbbi időben e téren több súlyos mulasztás volt, és amikor a baj bekövetkezett –, amit természetesen felelősségrevonás követett – akkor sokan példáztak arról, hogy a felelős személy mikor és mivel sértette meg a határozatokat, de voltak olyanok is, akik igyekeztek menteni – korábbi érdemeikre hivatkozással – a fegyelemsértőt. Ezek az esetek arra mutatnak, hogy még nem alakult ki teljesen az egymás iránt érzett felelősségérzet, ami különösképpen a repülésben és az ejtőernyőzésben elengedhetetlen.

Ezek a gondolatok merülnek fel az 1967-es év előkészítésével kapcsolatban. S az új esztendő is csak úgy hozhatja meg a várt eredményeket, ha a klubok tagsága és vezetői egyemberként vállalják a sok fáradtsággal és tanulással járó repülőmunkát. A feladat sok, és nehéz, és senkit sem kecsegtet többel, mint az áldozatos munkával kiképzett ifjak első repülésével, és ejtőernyős ugrásukkal járó örömmel. S vajon közülünk ki ne óhajtana ezt?

Ehhez kívánok minden repülő sportolónak és társadalmi munkásnak erőt, egészséget.

*Réti Antal az MHS elnökhelyettese*¹⁶²

Nos, ebben az évi összegzőben sincs egy árva szó sem a *megszüntetésekről, bezárásokról...*

A klub irataiból nagyon kevés maradt meg. Kutatásaim pedig nagyon messze vezettek, de időközben a *jogszabályi változások, a rosszul értelmezett irattározás, a gondatlan, felelőtlen emberek* mind nehezítették ezt a munkát. Ennek kapcsán a hely már megvan, ahol a *Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei MHSZ vezetőségének* iratainak egy jelentős része „*talán*” megtalálható. Nincs azonban rendszerezve, feldolgozva, katalogizálva. Ebből a rettenetes irathalmazból kellene kibogarászni a *bánrévei repülőtérrrel* és a *klubbal* kapcsolatos iratokat, ráadásul mindezt *Budapesten*.

Mind e mellett egyáltalán nem biztos, hogy a valamikori sportrepülés iratai ezek között megtalálhatóak!

Az *MSZMP PB.* javaslatára – a *Magyar Forradalmi Munkás-Paraszt Kormány* –1967. augusztus 8-i határozatában elrendelte az *MHS* átalakítását egy egy-személyi vezetés és felelősség elve mentén felépített, társadalmi alapokon álló szervezetté. Így jött létre a *Magyar Honvédelmi Szövetség (MHSZ)*.

Irányító szerveit országos, budapesti, megyei, járási, városi, kerületi és üzemi szinten kellett létrehozni. Az *Országos Központban* főtitkárt, a többi szinten titkárt kellett kinevezni, akik személyileg felelősek a munkáért, a nagy értékű technikai eszközökért.

A *Magyar Honvédelmi Szövetség (MHSZ)* egy sport és szabadidős tevékenységeket szervező országos félkatonai szervezet volt.

Szakszaktályok, sportágak

- ✓ Gépjárművezető-képzés, gépjárműbarát szakkörök
- ✓ Lövész szakszaktály
- ✓ Modellező szakszaktály
- ✓ Rádiós szakszaktály
- ✓ Könnyűbúvár szakszaktály

¹⁶² Repülés, 1966 (19. évfolyam, 1-12. szám) 1966-12-01 / 12. szám

- ✓ Repülő-ejtőernyős szakosztály
- ✓ Összetett Honvédelmi Verseny
- ✓ Honvédelmi Kupa Lövészverseny
- ✓ Tartalékosok Honvédelmi Versenye
- ✓ Tartalékosok Lövészversenye
- ✓ „Vezess kiválóan” autó- és motorkerékpár verseny

Főtitkárok

MHSZ eredményes munkáért kitüntetés

- ✓ *Uszta Gyula* vezérőrnagy, az *MHS* elnöke, majd az *MHSZ* főtitkára 1962-1969-ig
- ✓ *Kiss Lajos* vezérőrnagy 1969-1986-ig
- ✓ *Kéri György* vezérőrnagy, 1986-1990(?)¹⁶³



MHSZ kiváló munkáért kitüntetés

E keretein belül nagyobb hangsúlyt biztosítottak a technikai sportok fejlesztése mellett a fiatalok *honvédelmi előképzésére* és a *katonai szolgálatra* való technikai felkészítésre.

Az *MHSZ* elnökségének határozata alapján az ország repülő klubjait ismét két kategóriába sorolták. Az erős ipari bázisokon központi támogatásokból működtek tovább az „*A*” *katagóriájúak*. Ezek elsődleges feladata a honvédségi előképzés és a légierő pilóta utánpótlásának biztosítása volt.



A teljesen társadalmi támogatásból fenntartható klubok a „*B*” *katagóriát* alkották. Ezek a klubok azonban központi támogatásra már nem számíhattak és így kellett megoldani a repülési és kiképzési feladatokat.

Az ország 24 repülőterének számát ezzel a döntéssel gyakorlatilag felére csökkentették. Az ózdi klubot már korábban elért végzet, sok másikat pedig ugyanerre a sorsra juttatott ez a döntés.

Az akkori döntésekről az országos médiák nem számolnak be részletesen, hanem csak a szí-

¹⁶³ <http://hu.wikipedia.org>

kár tényeket közlik. *Réti Antal MHSZ főtitkár helyettes*¹⁶⁴ a repülősport elsorvasztásával kapcsolatos hírekre reagálva a következőket mondja:

*„A szövetség állami támogatásban részesíteni csak azokat a repülőtereket és klubokat tudja, amelyek konkrét előképzési feladatokat látnak el repülő-hajózó és ejtőernyős vonatkozásban.”*¹⁶⁵

Nos, ez aztán jókora hazugság, vagy szebb szóval mondhatnánk ma: „csúsztatás”, hát mi a csodát csinált eddig ez az ózdi repülőklub és a bánrévei repülőtér? Kiképzett vitorlázó és motoros növendékeket, majd ejtőernyősöket. A repülés szeretetére nevelte az érdeklődő fiatalokat. Minden körülmények között a haza által követelt rendszer szerint oktattak, dolgoztak, akár *cserkészrepülő*ök voltak, akár a „*sztálini sólymok*” előnevelői, akár a *DISZ*, majd *KISZ*, *MHS* és a párt védnöksége és felügyelete alatt működő sportklubok.

Az, hogy kiknek jut „*konkrét előképzési feladat*” nem az itt dolgozókon múlt, hanem a mindenkor létező, most így mondjuk, *politikai lobby*, érdekérvényesítő akarátán.

1967-ben aztán érkezett egy szomorú hír ismét. Elhunyt *Németh Sanyi bácsi*, aki a *bánrévei repülőtérnek* is meghatározó személyisége volt egy ideig.

„ A sportrepülőök fájdalommal gyászolják Németh Sándort, a szombathelyi Leonov repülőklub repülőterének parancsnokát. A fáradhatatlan szervező, oktató, műszaki vezető- és parancsnok a szombathelyi repülés egyik éltető eleme volt. Javarészt az ő érdeme, hogy szeretett városa repülőklubját mindig a jól dolgozók között emlegetik. Repülő-pályafutását 27 évvel ezelőtt, 1940-ben kezdte, s ezalatt a repülés minden ágában szeretettel dolgozott. A hazai sportrepülés feltétlen szolgálata mellett lelkes patriótája volt szülővárosa repülés ügyének, s 1957-ben, amikor átvette a repülőtér parancsnokságát, új, fellendülő Időszaka kezdődött a helyi repülősportoknak. Egyaránt szerette és tisztelte a repülőket, az ejtőernyősöket és a modellezőket. Repülő pályafutásának 25. évfordulóján megkapta a Repülősportok Diplomá-ját. Megrendült egészségi állapota sem tudta visszatartani a lelkes munkától, betegen is dolgozott, míg végül is elment közülünk.

*Németh Sándort, a kedves barátot, a fiatalok lelkes nevelőjét szívünkben megőrizzük.”*¹⁶⁶

A bezárás elhatározása után a felszereléseket, berendezéseket, gépeket, gyakorlatilag az épületeken kívül mindent, az ország különböző repülőtereinek szétosztva elhordták. Itt nem maradt semmi!

¹⁶⁴ Az MHS, majd az MHSZ tisztségviselője, katona, alezredes 1971-ben, nos, ugye mennyire civil ez a szervezet is!

¹⁶⁵ Repülés 1968. július

¹⁶⁶ Repülés, 1967 (20. évfolyam, 1-12. szám) 1967-12-01 / 12. szám

Az itteni sportrepülésben dolgozók először természetesen nem hitték, hogy ilyen létezik, hogy ilyet meg lehet tenni. Próbálták menteni a menthetetlent, kilincseltek, kapcsolatokat kerestek, pártfogók után néztek... de aztán be kellett látniuk, hogy nem változtathatnak a dolgokon.

Mint arról már írtunk két oktató és rajtuk kívül *Sebes Attila* „szegődött” át a miskolci klubhoz. Azt kutatjuk, hogy a *maklári repülőtéren* kik folytathatták, bár rövidesen ott is beütt a végzet.

A többiek döntését, hogy a repüléssel megszüntetik a kapcsolatot, a dac, a reménytelenség, a büszkeség motiválta? Sajnos sokan ezt választották. Nem tudjuk, ez kinek – kinek az egyéni döntése volt, de az bizonyos, hogy óriási igazságtalanság történt és ezt mindenki másként éli meg. Ami nyomok maradtak arról majd egy másik fejezetben írunk.

A repülőter még jó sok éven át változatlan formában fennmaradt. Fűves, tágas térség.

Mi, az akkori tizenévesek ezt az egészet nem bírjuk felfogni és nem is akarjuk elfogadni, a



korunkból adódó óriási naivsággal. Ez csak valami tévedés lehet, átmeneti állapot, amely rövid időn belül rendeződni fog. Nem először és nem is utoljára, tévedtünk!

**Amikor Mentóállomás
a hangár és volt „gazdája”...**

Aztán egyszer csak „eltávozik” *Huszthy Misi bácsi* is. Az ismerősöket döbbenet tölti el, amikor értesülnek arról, hogy 1974. július 27-én, tragikus körülmények között¹⁶⁷ életét



veszti 59 éves korában *Huszthy Mihály*, a soproni, az Ózd-bánrévei, a Miskolc-sajókapolnai sportrepülés emblemikus alakja.



„ HUSZTHY MIHÁLY

A magyar vitorlázórepülés egyik legrégebbi szerelmese, szeretett „Misi bácsink” 1974. július 27-én, 59 éves korában tragikus körülmények között örökre elment közülünk.

¹⁶⁷ Az Arlói-tóból fuldoklót próbált menteni, de sajnos e közben életét veszítette.

Huszthy Mihály 1936-ban Sopronban kapcsolódott be a vitorlázórepülésbe. Polgári foglalkozása bányamérnök volt. Felelősségteljes munkájának végzése mellett 38 éven keresztül lelkesen, fáradhatatlanul tevékenykedett a repülésben. 1936–1941-ig Sopronban, 1941-től Sajókápolnán, 1949-től a bánrévei repülőtéren, s ennek megszűnése után a miskolci repülőklubban folytatta oktatói tevékenységét. Oktatói munkája során a növendékek százait tanította a repülés szépségeinek szeretetére.

A karcsú szárnyú repülőgépekkel 3600-szor emelkedett a levegőbe.

Életének utolsó napjait oktatótársai és növendékei között a miskolci repülőtéren töltötte, s a fiatalokat is megszágyenítő frissességgel, lelkesedéssel dolgozott minden percnyi repülésért. Örökmozgó, a repülésért mindenkor áldozatra kész tevékenysége örökké példakép lesz azok előtt, akik Ismerték és szerették.

Emlékét kegyelettel megőrizzük.”¹⁶⁸

A Magyar Honvédelmi Szövetség Borsod megyei,
Ózd városi és járási vezetősége

bánrévei repülőtéren 1973. június 24-én

HONVÉDELMI REPÜLŐNAPOT

rendez.
Megnyitó 10 órakor

Műsor:	Légi műsor 10.30 órától	Földi műsor
Egyéni műrepülés (sportrepülő)		Honföldi bemutató
Ejtvetéses repülés		Rádióinterjú (részvétel)
Ejtvetéses repülés helikopterrel		Bemutató
Légiállományok repülés utáni repülő bemutatója		Különös
Vitorlázórepülés		a Szózatok és a Szózatok
Helikopter bemutató		Kulturális
Balatonvidéki sportrepülés		

Központi és helyi sajtó képviselői részére 10.30 órakor a repülőtereken lesznek 5-10
perces 10-15 perces 15-20 perces 20-30 perces 30-40 perces 40-50 perces 50-60 perces
60-70 perces 70-80 perces 80-90 perces 90-100 perces 100-110 perces 110-120 perces
120-130 perces 130-140 perces 140-150 perces 150-160 perces 160-170 perces 170-180 perces
180-190 perces 190-200 perces 200-210 perces 210-220 perces 220-230 perces 230-240 perces
240-250 perces 250-260 perces 260-270 perces 270-280 perces 280-290 perces 290-300 perces

Minden érdeklődő szeretettel meghívás és várunk a MHSZ Borsod megyei és Ózd városi, járási vezetősége

1973 nyarán honvédelmi repülőnap a volt bánrévei repülőtéren. Ezt itt az MHSZ időről-időre megrendezi, mivel szüksége van e térségben is a propagandára. Az emberek szeretik a látványosságot, jönnek is. E rendezvényeken azonban általában a politika mindig felveti az ózdi sportrepülés további folytatásának a lehetőségét, de mindig csak ígéretek formájában. A volt sportrepülő és ejtőernyősök körében ez mindig valamiféle bizakodást okoz, természetesen alaptalanul...

1975 nyarán ismét egy honvédelmi napot (repülőnapot) is tartanak az elhagyott repülőtéren. Néhány visszaemlékező szerint az ünnepi beszédben ígéret hangzott el a „helyzet tisztázására” és a repülőklub újraindítására, amelyből természetesen semmi sem lett.

„Szorgalmasan készülnek már a Légierő azon repülőgép- és helikoptervezetői, valamint az MHSZ miskolci vitorlázó és ejtőernyősei, az Ózd-Bánrévei repülőtéren megrendezésre kerülő honvédelmi repülőnapon szerepelnek. Június 29-én, vasárnap délelőtt 10 órakor kezdődik. A közelmúlt években volt már repülőnap Miskolcon, Kazincbarcikán, Leninvárosban, Encsen, Edelényben, Mezőkövesden, Mezőcsáton, Sárospatakon, Tokajban – s a nézők nagy száma mindegyiket valóságos népi ünnepéllé avatta. A helybeliekkel együtt távoli vidékekről is 15-20 ezren tekintették meg mindahányszor az izgalmas mutatványokat, részesültek sokáig ható élményben.”¹⁶⁹

¹⁶⁸ Repülés 1974 (27. évfolyam, 1-12. szám) 1974-11-01. / 11. szám

¹⁶⁹ Észak Magyarország 1975. június 19.

A Magyar Honvédelmi Szövetség Borsod-megyei-, és az Ózdi Városi-, és az Ózdi Járási vezetősége felszabadulásunk 30. évfordulója tiszteletére nagyszabású honvédelmi napot rendezett vasárnap, 29-én, a Bánrévei Repülőtéren. A nyári kánikulát a hét végére hívős, őszi időjárás váltotta fel, ennek ellenére több ezer ember seregett össze a gyárvárosból és a környező községekből a látványos nagy érdeklődést keltő honvédelmi bemutatóra. Megtekintette a bemutatót az MHSZ Központjának osztályvezetője, ott voltak a gyárváros és az ózdi járás politikai-, társadalmi-, és tömegszervezeti vezetői és a fegyveres testületek képviselői.

A honvédelmi napot délelőtt 10 órakor Soós Ottó – az MSZMP Ózdi Járási Bizottságának titkára nyitotta meg. A nap programjában a legnagyobb érdeklődést a mintegy két órán át tartó légi parádé kísérte.

APRILIS HÓ:	KIUD	MÁJUS HÓ:	BUDAÖRS
2. Szabadonrepülő minősítő verseny	Szeged	1. Zárttéri modellek megyei bajnoksága	Debrecen
2. Körrepülő és szabadonrepülő minősítő verseny	Kaposvár	1. Szabadonrep. mod. meghívásos vers. (Dózsa Kupa)	Dunakeszi
3. Vitorlás hajómodellek minősítő verseny	Győr	6. Autómodellek válogató versenye	Budaörs
3-4. Körrepülő modellek minősítő versenye	Pécs	6. Szabadonrepülő modellek minősítő versenye	Miskolc
4. A/1, A/2 és R/C vit. FELSZABADULÁSI EMLÉKVERSENY	DUNAKESZI	6-7. Szabadonrep. modellek és úttörő megyei bajnoksága	Kaposvár
4. VITORLÁS HAJÓMOD. FELSZABADULÁSI EMLÉKVERSENY	DOROG	7. Vitorlás hajómodellek válogató versenye	Hátvan
4. Szabadonrepülő modellek minősítő versenye	Győr	7. Vitorlás hajómodellek Dél-Magyarországi bajnoksága	Szeged
4. Körrepülő modellek meghívásos versenye	Debrecen	7. Úttörő modellek megyei bajnoksága	Kecskemét
4. Szabadonrepülő modellek minősítő versenye	Szombathely	7. Szabadonrepülő modellek minősítő versenye	Győr
9. Szabadonrepülő modellek minősítő versenye	Pécs	7. Körrepülő modellek megyei bajnoksága	Debrecen
9. Vitorlás hajómodellek minősítő versenye	Szeged	7. Körrepülő modellek minősítő versenye	Tatabánya
9. A/2-es modellek minősítő versenye	Nyíregyháza	7. Vitorlás hajómodellek megyei bajnoksága	Nyíregyháza
15. Szabadonrepülő modellek minősítő versenye	Bánréve	7. Úttörő vitorlás hajómodellek megyei bajnoksága	Szolnok
16. Szabadonrepülő modellek minősítő versenye, Pest m.	Dunakeszi	7. Sebességi hajómodellek minősítő versenye	Szombathely
16. Rádiós hajómodellek minősítő versenye	Kaposvár	7. Szabadonrepülő modellek minősítő versenye	Pétfürdő
16. Műrepülő modellek megyei bajnoksága	Nyírbátor	7. Úttörő rep. modell verseny, Zrínyi-kupa	Mátyásföld
16. Körrepülő modellek megyei bajnoksága	Szekszárd	13. Körrepülő modellek válogató versenye	Budaörs
16. Szabadonrep. modellek meghívásos vers., Sorvas.	Dunakeszi	13. Vitorlás hajómodellek megyei bajnoksága	Nyékáldháza
16. Rádiós hajómod. meghív. vers., Pesterzsébeti Vass	Csepel	13-14. Körrepülő modellek megyei bajnoksága	Székesfehérvár
23. Körrepülő modellek megyei bajnoksága	Pécs	14. Rádiós hajómodellek válogató versenye	Budaörs
23. Vitorlás hajómod. és úttörő hajómod. megyei bajnokság	Szeged	14. Úttörő modellek megyei bajnoksága	Pécs
23. Rádiós hajómodellek minősítő versenye	Kapuvár	14. Úttörő rep. modellek megyei bajnoksága	Békéscsaba
23. A/2-es Doma Sándor emlékverseny	Szombathely	14. Őnjáró és rádiós hajómodellek minősítő versenye	Szeged
		14. Rádiós hajómodellek minősítő versenye	Kapuvár

Vitorlázó vontatás, egyéni- és kötelek műrepülés, helikopteres bemutató, sugárhajtású gépek bemutatója, valamint ejtőernyős ugrások szerepeltek a programban. A műrepülés legjobb, legfelkészültebb versenyzői mutatkoztak be Bánrévén. Modellező bemutatók, rádió-iránymérő-

, azaz „rókavadász” bemutatók szerepeltek a programban, valamint látványos kiállítások adtak ízelítőt a modern harcászati technikából.”¹⁷⁰

A repülőtéren ekkor még gyakorlatilag megvan. A modellezők számos versenyt tudnak még itt tartani.¹⁷¹

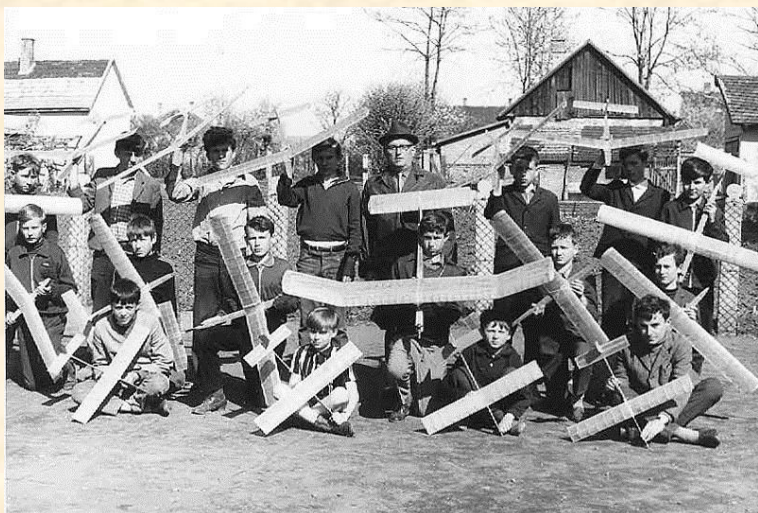
Modellező versenynaptár, 1968.¹⁷²

Március	3. TERÜLETI VERSENYEK	Alag
3.	A/2-es modellek Téli-kupa versenye.	Szeged
17.	Szabadonrepülő modellek minősítő versenye.	Zalaegerszeg
17.	Szabadonrepülő modellek minősítő versenye.	Ócsény
24.	Szabadonrepülő modellek minősítő versenye (Pest).	Alag
24.	Szabadonrepülő modellek minősítő versenye (Pest).	
Április		
4.	Körrepülő modellek Felszabadulási Emlékversenye.	Pécs
4.	Szabadonrepülő modellek Felszabadulási Emlékversenye.	Győr
4.	Felszabadulási Kupa, Szabadonrepülő és körrepülő verseny.	Kaposvár
4.	A/2-es Felszabadulási Emlékverseny.	Szombathely
7.	Szabadonrepülő modellek minősítő versenye.	Miskolc
7.	Vitorlás hajómodellek Felszabadulási Emlékversenye.	Győr
7.	Szabadonrepülő modellek minősítő versenye.	Szeged
14.	Vitorlás hajómodellek minősítő versenye.	Szeged
14.	Szabadonrepülő és R/C modellek minősítő versenye.	Pécs
14-15.	Körrepülő és műrepülő modellek megyei bajnoksága.	Kaposvár
21.	Vitorlás hajómodellek megyei bajnoksága.	Bánréve
21.	Szabadonrepülő modellek minősítő versenye.	Szeged
21.	Zárttéri modellek megyei bajnoksága.	Kaposvár
21.	Körrepülő modellek megyei bajnoksága.	Váralota
27-28.	Pályavató 2,5 cm-es TR, műrepülő és makettmodellek versenye.	Pécs
28.	Rádiós és H-1 hajómodellek minősítő versenye.	Nyíregyháza
28.	Szabadonrepülő modellek megyei bajnoksága.	Kaposvár
28.	Szabadonrepülő modellek minősítő versenye.	Ócsény
28.	Rádióirányítású lejtő-vitorlázó modellek versenye.	Zalaegerszeg
Május		Hármashatár-hegy
1.	Sorvas meghívásos szab. rep. mod. vers., Zárttéri modellek megyei bajnoksága.	Alag
1.	Zárttéri modellek megyei bajnoksága.	Debrecen
1.	Zárttéri modellek megyei bajnoksága (Fejér).	Debrecen
5.	Körrepülő modellek megyei bajnoksága (Pest m.).	Budaörs
5.	Zárttéri modellek megyei bajnoksága.	Pécs
5.	Vitorlás hajómodellek megyei bajnoksága.	Miskolc
5.	Vitorlás hajómodellek területi versenye.	Szeged
5.	Szabadonrepülő modellek minősítő versenye.	Győr
5.	Vitorlás hajómodellek Budapest-bajnoksága.	Hátvan
5.	Úttörő repülőmodellezők megyei bajnoksága.	Kaposvár
5.	Úttörő repülőmodellezők megyei bajnoksága.	Szombathely
11.	Túra-modellek Budapest-bajnoksága.	Budaörs
12.	Vitorlás hajómodellek minősítő versenye.	Mezőtúr
15.	Hajómodellek minősítő versenye (Zala).	Balatonberény

¹⁷⁰ Északmagyarország 1975. július 1.

¹⁷¹ Modellezés, 1967 (9. évfolyam, 1-12. szám) 1967. március / 3. szám

¹⁷² Modellezés, 1968 (10. évfolyam, 1-12. szám) 1968. január / 1. szám



A bánrévei általános iskola, modellező szakköre, 1970. április.
Középen Szalontai István tanár úr¹⁷³

„ Az időjárás nem fogadta kegyeibe e napon a modellezés híveit, a verseny résztvevőit. Szemerklő, szitáló esőben zajlott le a Lenin Kohászati Művek Modellező Klubja által megrendezett szabadonrepülő repülőmodellek minősítő versenye.

A verseny, melynek fővédnöke és megnyitója Begezi Dezső elvtárs volt, mindvégig izgalmas, színvonalas, jól rendezett vetélkedés volt.

35 versenyző hallgatta végig a megnyitó szavakat, melyből többször kicsendült a két nagy iparvállalat modellező sportklub együttműködésének dicsérete.

A szakmai eligazítást Vámos József elvtárs végezte, aki az egész verseny alatt szigorúan őrködött a szabályok betartására.

Mindhárom szabadonrepülő kategóriában felvonultak a nevezett sportklubok legjobbjai tudásuk összemérésére, egy hagyományosan „gumis” család szerepelt csak az előzetes programnak megfelelően más versenyen és ez a „Farkas duó”. 8 időmérő bíró figyelte a versenyt, mérte az eredményeket. Az izgalom már kezdetben jelentkezett. Menkő János az LKM 16 éves versenyzője az első startoló. Eredménye „totál”. A gép 240" után eltűnt a láthatárról. A tartalékgépek is előkerültek és a kiválasztott, a műszakilag levizsgázott gép sem keltett csalódást. Újabb „totál”, majd 174" összeredmény 760" és ez második helyet jelentett építőjének.

A „mehások” sem tétlenkedtek. 9,8" motorjára 650" átlag repülési idő jellemezte versenyüket.

Az úttörők is izgalmas napot szereztek az időmérő bíróknak. Az A/1-es kategóriában a 2 „tap-solás” mellett szép felhúzásokat, jó eredményeket értek el.

Eredmények: A/2-es kategória: 1. Fehér György (Kazincbarcika) 822"; 2. Menkő János (LKM) 760"; Énekes László (NME Miskolc) 760";

„Gumis”: 1. Knopp László (OKU) 900"; 2. Pásztor József (OKU) 900";

„Mechanikus”: 1. Nagy Pál (Kazincbarcika) 732";

A/1-es kategória: 1. Nagy László (OKÜ) 335"; 2. Peternók László (OKÜ) 283"; 3. Kovács Endre (OKÜ) 235.

Maros Kálmán, Bánréve¹⁷⁴

¹⁷³ Molnár Mihály fényképe. A szakkör valamikor az 1950-es évek utolsó éveiben indult el és folyamatosan működött. Gyerekekben nem volt hiány! Szalontai tanár úr kezdte a körvezetést és eredményesen folytatta is! A modellező körök felügyeletét ekkor Vámos József – volt ózdi cserkészrepülő, sportrepülő – végezte, aki a modellezés egyik megyei vezetője volt.

¹⁷⁴ Modellezés, 1972 (14. évfolyam, 1-12. szám) 1972. június / 6. szám

236. Szab. rep. mod. minősítő vers.	VII. 14.	Kkfháza	Mod. klub
237. Szabadonrep. mod. minősítő vers.	VII. 20.	Kecskemét	Mod. klub
238. Körrep. modellek minősítő v.	VI. 18.	Gyula	Bék. MSZ-klub
239. Szab. rep. és R/C mod. min. v.	VI. 4.	Oroszáza	Bék. MSZ-klub
240. Szab. rep. mod. minősítő vers.	IV. 23.	Miskolc	LKM-Klub
241. Szab. rep. mod. minősítő vers.	V. 7.	Miskolc	Építők klub
242. Szab. rep. mod. minősítő vers.	V. 28.	Miskolc	BKV-klub
243. Szab. rep. mod. minősítő vers.	VI. 4.	Bánréve	OKÚ-lub
244. Körrep. mod. minősítő vers.	III. 12.	Szeged	Városi klub
245. Körrep. mod. minősítő vers.	X. 1.	Szeged	Építők klub
246. Szabadonrep. mod. min. vers.	III. 19.	Szeged	Építők klub
247. Szabadonrep. mod. min. vers.	IV. 2.	Hmvhely	Városi klub
248. Szabadonrep. mod. min. vers.	IX. 17.	Szeged	Városi klub
249. Szabadonrep. mod. min. vers.	X. 15.	Hmvhely	Városi klub
250. Zárttéri mod. minősítő vers	V. 6-7.	Debrecen	Fejér MSZ
251. Zárttéri mod. minősítő vers.	VIII. 27.	Debrecen	Fejér MSZ
252. Szab. rep. és R/C rep. mon. min. v.	IV. 30.	Fejér m.	Ter. mod. klub

Modellező versenyek, 1972¹⁷⁵

VERSENYNAPTAR 1976. V. 20-TOL

Megyei (Budapest-) bajnokságok: Repülőmodellezés

Zárttéri Bp-i bajn. IX. 19. Bp. Mű. Egy.
Körrepülő Bp-i bajn. V. 30. Budaörs
Szab. rep. és R/C műrep. Bp-i V. 22-23. Dunakeszi
UOL Bp-i döntő V. 23. Dunakeszi
Zárttéri Baranya m-i VI. 10. Pécs
Körrep. Baranya m-i V. 23. Pécs
Szab. rep. Baranya m-i V. 30. Pogány
R/C Baranya m-i VIII. 1. Pogány
UOL Baranya m-i döntő VI. 3. Pogány
Körrep. Bács m-i VIII. 22. Kecskemét
Szab. rep. Bács m-i VI. 20. Kkfháza
R/C Bács m-i VIII. 8. Kecskemét
Körrep. Békés m-i VI. 13. Gyula
Szab. rep. Békés m-i VI. 6. Oroszáza
R/C Békés m-i VI. 5. Békéscsaba
Körrep. Borsod m-i döntő VIII. 15. Miskolc
Szab. rep. Borsod m-i döntő VI. 13. Bánréve
Szab. rep. Csongrád m-i V. 23. Szeged
Rakéta Csongrád m-i VI. 6. Szeged
UOL Csongrád m-i döntő V. 22. Szeged
Szab. körrep. R/C felnőtt, ifj. serdülő Fejér m-i bajn. VI. 5-6.
Szívár-Csőr
Szab. rep. Győr m-i VI. 6. Pécs
UOL Győr m-i döntő VI. 1. Pécs
Zárttéri Hajdú m-i IX. 5. Debrecen
R/C Hajdú m-i VII. 30. Debrecen
Szab. rep. Hajdú m-i VIII. 1. Hszoboszló
R/C Hajdú m-i VII. 30. Debrecen
Körrep. Heves m-i II. f. VIII. 8. M. Erőmű
Szab. rep., R/C vit. Heves II. f. IX. 12. Btelek
Körrep. Nógrád m-i VI. 8. Salgótarján
Szab. rep., R/C Nógrád m-i VI. 27. Ludányhalászi
Körrep. Pest m-i V. 30. Budaörs
Szab. rep., motoros Pest m-i V. 22. Dunakeszi
R/C vit. Pest m-i VI. 20. Nagykáta
UOL Pest m-i döntő V. 22. Dunakeszi
Körrep. Somogy m-i IX. 28-29. Kaposvár
Rep. mod. Somogy m-i bajn. VI. 25-27. Kaposvár
Szab. rep. Szabolcs m-i VIII. 1. Nyíregyháza
R/C Szabolcs m-i IX. 23. Nyíregyháza
UOL Szabolcs m-i döntő V. 29-30. Nyíregyháza
UOL Szabolcs m-i döntő V. 29-30. Szabolcs

Hagyományos versenyek: Repülőmodellezés

Mecsek Kupa VII. 22-26. Pécs
Nyíreség Kupa X. 8-10. Nyíregyháza
Zárttéri emléktverseny VII. 11. Bp. MűE.
Körrep. meghív. csapatverseny IX. 19. Budaörs
Szab. rep. Fülöp S. emléktvers. IV. f. IX. 5.; V. f. X. 24.; VI. f. XI. 7. Dunakeszi
Budapest Kupa szab. rep. vers. VIII. 22. Apajpuszta
Csepel Kupa IX. 5. Apajpuszta
Zrínyi Kupa serdülő A/I IX. 12. Dencsháza
Körrep. Dunántul bajn. X. 16-17. Pécs
Kiskun Kupa Szab. rep. vers. VIII. 26. Kiskunfélegyháza
IV. Körös Kupa A/2 egyéni IX. 12. Békéscsaba
Rakéta-rakétoplán orsz. meghív. VI. 20. Szeged
Kisalföld Kupa Szab. R/C csap. X. 23-24. Pécs
R/C műrep. orsz. meghív. VI. 5-6. Pécs
Körrep. Keletmagyar. Vers. V. 22-23. Debrecen
Hortobágy Kupa feln.; Ifj. V. 30. Hajdúszoboszló
Bányász Kupa körrep. IX. 5. Tatabánya
Latinka Kupa A/2 és R/C vit. VIII. 28-29. Kaposvár
Körrep. Ifj. meghív. VIII. 22. Záhony
Szab. rep. meghív. vers. VII. 11. Kisajszállás
Körrep. meghív. vers. VIII. 20. Szolnok
Ifj. Rabszilver K. A/2 Eml. IX. 26. Szombathely
Bányász Kupa szab. rep. X. 2-3. Berhida
R/C Pylon-Racing meghív. VIII. 8. Zalaegerszeg
Délmagyarországi szab. rep. VIII. 29. Kiskunfélegyháza
III. R/C Vit. Vidék Bajn. IX. 11. Békéscsaba
R/C vit. területi vers. VIII. 8. Mártély
R/C mű-körrep. pályaváto V. 23. Szekesfehérvár-Csőr
Szab. rep. Keletmagyar. vers. VI. 19-20. Szolnok
Hajómodellezés:
Alkotmány Kupa R/C nemzetk. VIII. 26-27. Kaposvár
Savaria Kupa nemzetk. VIII. 27-29. Szombathely
Kábel Kupa FSR-15 csapat IX. 26. Fenekellen-tó
Hútos Kupa FSR-15 VI. 9-10. Agárd
Alba Regia Ifj. orsz. meghív. vit. V. 29-30. Szekesfehérvár
Fertő-tó FS vit. VI. 26-27. Fertő-tó
FSR-15 meghív. VIII. 8. Debrecen
FSR-15 orsz. meghív. VI. 6. Nyíregyháza
R/C és vitorlás meghív. VIII. 1. Mezőtúr
Balaton Kupa vit. VIII. 7-8. Balatonkenese

Minősítő versenyek: Repülőmodellezés

Szab. rep. minősítő V. 30. Bánréve
Szab. rep. minősítő IX. 5. Bánréve
Szab. rep. minősítő VI. 27. Szentés
Szab. rep. minősítő X. 10. Hódmezővásárhely
Rep. mod. minősítő IX. 1-30. Szekesfehérvár-Dunaújváros
Szab. rep. minősítő VI. 20. Pécs
Szab. rep. minősítő IX. 19. Pécs
Szab. rep. minősítő VI. 6. Püspökladány
Szab. rep. minősítő VI. 13. Hajdúszoboszló
Szab. rep. minősítő VI. 27. Püspökladány
Szab. rep. minősítő VII. 11. Hajdúszoboszló
Szab. rep. minősítő VII. 25. Hajdúszoboszló
Szab. rep. minősítő VIII. 8. Hajdúszoboszló
Szab. rep. minősítő VIII. 22. Püspökladány
Szab. rep. minősítő IX. 12. Hajdúszoboszló
Szab. rep. minősítő IX. 26. Püspökladány
Körrep. minősítő IX. 26. Salgótarján
Szab. rep. minősítő VIII. 22. Ludányhalászi
Szab. rep. minősítő IX. 5. Ludányhalászi
Szab. rep. minősítő X. 3. Nagykáta
Rep. minősítő V. 30. Kaposvár
Körrep. minősítő X. 10. Szekszárd
Szab. rep. minősítő X. 24. Zalaegerszeg

Verseny Napár, 1976¹⁷⁶

¹⁷⁵ Modellezés, 1972 (14. évfolyam, 1-12. szám) 1972. január / 1. szám

¹⁷⁶ Modellezés, 1976 (18. évfolyam, 1-12. szám) 1976. május / 5. szám

REPÜLŐMODELLEZÉS		
Zárttéri mod. Bp-I	IX. 17.	Műgyetem
Zárttéri mod. Bp-I ifi	IV. 23.—X. 1.	Mátyásföld
Körrep. mod. Bp-I	VI. 11.	Budaörs
A/2-es felnőtt és ifi Bp-I	V. 7.	Dunakeszi
Gumis és mech. mod. Bp-I	V. 28.	Apajpuszta
R/C vit. mod. Bp-I	V. 13—14.	Gödöllő
R/C műrep. mod. Bp-I	VI. 25.	Dunakeszi
Zárttéri mod. Baranya	VI. 2.	Pécs
Körrep. mod. Baranya	V. 14.	Pécs
Üttörő mod. Baranya	V. 25.	Pécs-Pogány
Szab. rep. mod. Baranya	VI. 4.	Pécs-Pogány
R/C rep. mod. Baranya	VIII. 27.	Pécs-Pogány
Körrep. mod. Bács	VI. 17.	Kkfháza
Üttörő mod. Bács	V. 28.	Kecskemét
Szab. rep. mod. Bács	VI. 18.	Kkfháza
Szab. rep. mod. Békés	IV. 23.	Becsaba
Körrep. mod. Békés	V. 7.	Gyula
Üttörő mod. Békés	V. 20.	Becsaba
R/C vit. Békés	IV. 22.	Becsaba
Körrep. mod. Borsod	VI. 11.	Miskolc
Üttörő mod. Borsod	V. 23.	Miskolc
Szab. rep. mod. Borsod	VI. 25.	Bánréve
Körrep. mod. Csongrád	IV. 23.	Szeged
Szab. rep. mod. Csongrád	V. 28.	Szeged
Körrep. mod. Fejér	V. 14.	Szfehérvár
Üttörő és ifi Fejér	V. 20.	Szfehérvár
Szab. rep. és R/C mod. Fejér	V. 21.	Szfehérvár
Körrep. mod. Győr-Sopron	V. 21.	Sopron
Üttörő mod. Győr-Sopron	VI. 4.	Pér
Szab. rep. és R/C mod. Győr-Sopron	V. 27—28.	Pér
Zárttéri rep. mod. Hajdú	VIII. 6.	Debrecen
Körrep. mod. Hajdú	V. 14.	Debrecen

Versenynaptár, 1976¹⁷⁷

„ Felhívás

A királdi Művelődési Ház MHSZ modellező klubja 1983. szeptember 4-én rendezi meg – 35 éves az MHSZ és 70 éves a Bányaiipari Dolgozók szakszervezete jegyében – a hagyományos bányásznap rakéta, raketoplán versenyét a bánrévei repülőtéren.

A verseny rendezője: Bányász Művelődési Ház, Királd. Főrendező: Füzér Zoltán, főbíró: Boros Ferenc. A versenyt S3A ejtőernyős rakéta és S4A raketoplán kategóriákban rendezzük meg a FAI- sportkódex szerint.

Nevezési határidő: 1983. szeptember 1. Nevezhetnek: egyének, szakosztályok, klubok. Címünk: Művelődési Ház MHSZ Modellező klub, Boros Ferenc klubtitkár, 3657 Királd, Béke telep 22.

Kategóriánként az első három helyezettet díjazzuk.

Április 12-én az űrhajózás napján, a királdi MHSZ MK rakétamodell-versenyt rendezett. A nagy sikerű rendezvényen Bartók Teréz, Bíró József és Boros Péter szerepelt a legeredményesebben a 32 induló közül.¹⁷⁸

¹⁷⁷ Modellezés, 1979 (20. évfolyam, 1-12. szám) 1978. január / 1. szám

¹⁷⁸ Modellezés, 1983 (25. évfolyam, 1-12. szám) 1983. július / 7. szám

KÖTÖTT TERÜLETI VERSENYEK

REPÜLŐMODELLEK

RC Dunántúl bajnokság	IV. 19.	Pécs-Pogány
Útt. Dunántúl bajnokság	V. 17.	Pécs-Pogány
Délmagyarorsz. F1A-B-C	VIII. 23.	Oroszháza
Szab. rep. meghív.	V. 17.	Bánréve
Körrep. meghívásos	V. 30-31.	Miskolc
RC F3 A-B	VI. 19-21.	Miskolc
Felszabadulási emlékverseny F1-F3	III. 21-22.	Pér
Körrep. Dunántúl bajnokság	IX. 5-6.	Sopron
Kelet-magyarországi F2	V. 16.	Debrecen
Körrep. meghívásos F2B-C	VIII. 20.	Eger
Szab. rep. meghívásos	VI. 28.	Balatontelek
Kelet-magyarországi F2B	V. 31.	Salgótarján
Felszabadulási emlékverseny F1	IV. 4.	Szeged
Kelet-magyarországi F1-F3	IX. 26-27.	Szolnok
Rabszifber K. emlékverseny	IX. 22.	Szombathely

HAJÓMODELLEK

Vit. hajó, kelet-magyarországi	IV. 12.	Ózd
Felszab. vit. hajó, D	IV. 5.	M.óvár
Vit. hajó, Dunántúl bajnokság	IV. 18-20.	Győr
Ter. meghívásos, D	VII. 2.	Lőrinci
RC hajómod., Dunántúl bajnokság	VIII. 2.	Gyékényes
RC hajómod., kelet-magyarországi	VI. 20-21.	Nyíregyháza
Táncsics József vit. hajó	IV. 25-26.	Szombathely

AUTÓMODELLEZÉS

Ter. meghívásos (körp.)	IX. 8.	Eger
Sebességi és RC Dunántúl b.	IX. 27.	Kaposvár

Versenynaptár, 1976¹⁷⁹

E kis kitérő után térjünk vissza az igazi repüléshez! A bánrévei hangárban ekkor a mentőszolgálat dolgozik. Itt még rendezettek a dolgok, van olyan gazdája az épületnek, akik ezzel törődnek is. Aztán a mentőszolgálati helyek „kiritkítása” után megint üresen állt. Utána egy bútorgyártó vállalkozás használta, jelenleg meg már az sem.

Básti József (jobbról a második) már a miskolci reptéren¹⁸⁰



A repülés szerelmesei aztán 1990 után ismét reménykednek. Kérelemmel fordulnak a *köztársasági elnökhöz*, aki maga is szívesen emlékszik vissza vitorlázórepülő múltjára, járnak az *ózdi és a bánrévei polgármesternél* is számtalanszor, ám hiába minden, változás nem lesz.



Sebes Attila (balról a második), szintén már a miskolci repülőtéren¹⁸¹

Aztán lassacskán rá kell jönni, hogy a hazánk fiait ismét „megvezették” be nem váltható ígéretekkel, kárpozlással, privatizációval, meg még számos egyéb dologgal.

¹⁷⁹ Modellezés, 1981 (23. évfolyam, 1-12. szám) 1981. január / 1. szám

¹⁸⁰ A miskolci sportrepülés és ejtőernyőzés története (Jobbról a második Básti József.

¹⁸¹ A miskolci repülés régi fotói. Jobbról – balra: Lác Tibor, Gönczi Gyula, Heit Gáspár (takarásban), Sebes Attila, Nagy Zsigmond. (Dr Lendvály Csaba szíves közlése és azonosítása)

Ekkor a termelőségvetkezet beszántotta a repülőteret. Ez az időszak az, amikor *Ózdot* is eléri a „biztos megélhetés” városa helyett az elszegényedés és a reménytelenség. De ez már egy másik írás témája lehet...

A halálos balesetet szenvedettek között az Ózd-bánrévei repülésből 1945 után nem találunk nevet. Súlyosabb baleset csak egy volt, apróbb viszont több is. A géptörések kisebb-nagyobb mértékben természetesen itt is voltak. A teljesség igénye nélkül csak néhány eset. Az 50-es évek végén megsérült a *Szellő (Koszticsák „Atyec” Attila)* terepre szállása alatt az egyik szárnyvég leért, megsérült. Időszakos letiltás lett belőle.

Az egyik *Koma* a reptér széli bombatölcsér szélének ütközött, úgy emlékszem komolyan sérült a gép.¹⁸² *Buris Jenő* oktató és *Dékány Gyula* növendék követték el. A gép az ózdi „*Békekert*” (Vidámpark és állatkert, akkor ilyenre is telt!) látványossága volt egy jó darabig, többet már nem repült.

A *Lepke* leszállás közben a talajtól „*elpattant*”, majd a növendék ijedtében meghúzta a botot, átesett és a gép kis magasságból lezuhant, összetört. Erről részletesen írtunk.

Az Ózd – bánrévei sportrepülés megszűnése után a két oktató *Básti József* és *Huszthy Mihály Miskolcon* még sok szép eredményt elért.

Az innen, *Bánrévéről* indultak közül viszont egyértelműen *Sebes Attila* lett az, aki komolyan, versenyszerűen folytatta a vitorlázórepülést és a „*legmagasabbra*” jutott, eredményeivel. Erről majd a személyes bemutatásokban fogunk megemlékezni.

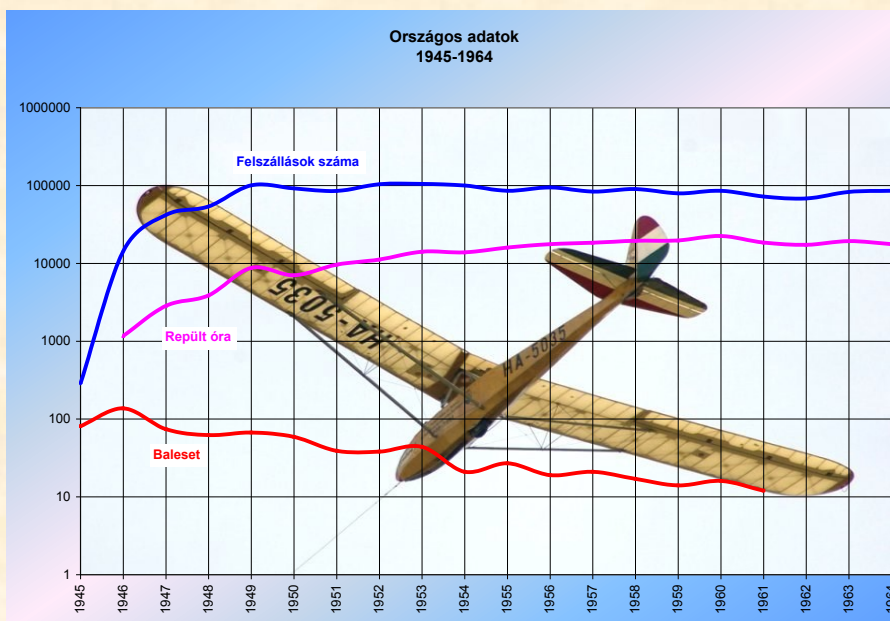
Adózzunk most a *bánrévei vitorlázórepülésnek* azzal is, hogy az országos statisztikákat bemutatjuk, melyben az ő munkájuk is benne volt.

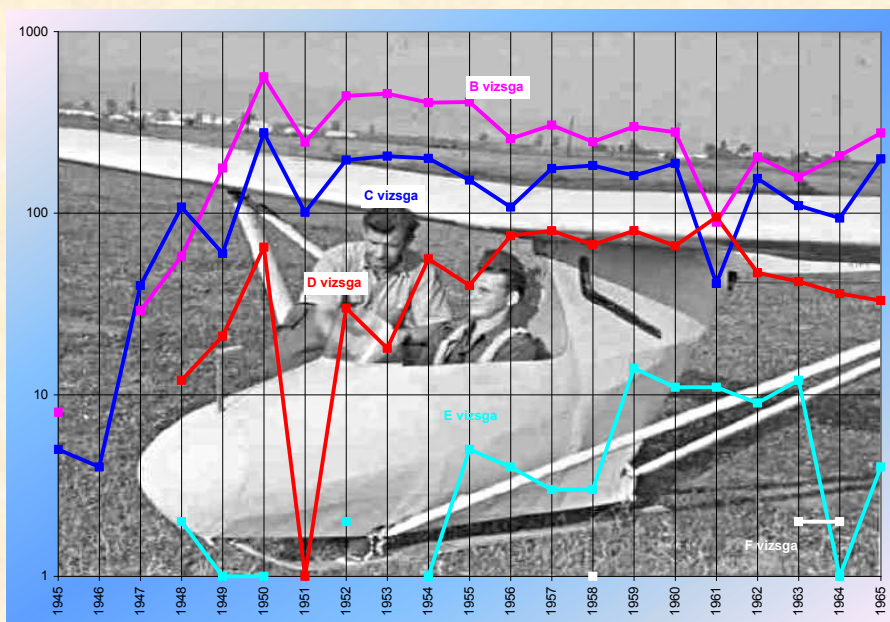
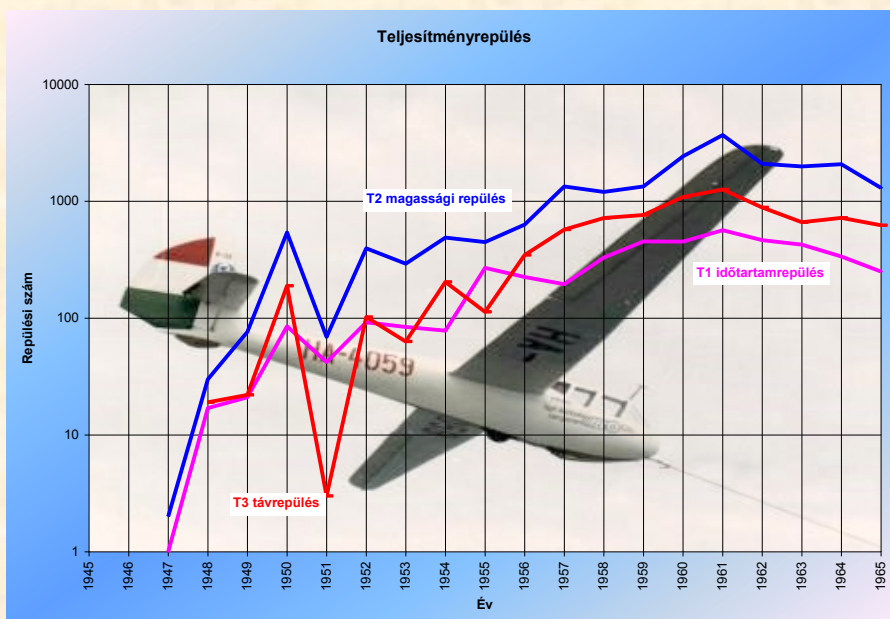
Év	Felszállások száma	Repült idő (óra)
1945	339	-
1946	286	-
1947	14283	1168
1948	41809	2837
1949	53726	3876
1950	100241	8750
1951	91754	7042
1952	85185	9612
1953	103728	11195
1954	104783	14120
1955	100043	13816
1956	85519	15945
1957	94406	17607

¹⁸² Az 1944. október 31-én történt szovjet bombázás nyomaként, még az 1960-as évek elején is éktelenkedett néhány bombatölcsér a repülőtér szélén. Ezek olyan 5-6 méter átmérőjű és 1.1,5 méter mély kráterek voltak. Néha szárazon, néha vízzel telve... Betöltésük csak a repülőtér megszűnése után, a mezőgazdasági művelés során történt meg. (Rónaföldi Zoltán: Múltba nézek... 19Légi események Bánréve térségében. Az 1944. október 31-i bombázás)

1958	83608	18392
1959	89866	19487
1960	79046	19638
1961	85315	22424
1962	72102	18515
1963	68114	17314
1964	82521	19262
1965	85622	17610

Év	Vizsgák száma					
	B	C	D	E	F	Összes
1945	8	5	-	-	-	13
1946	-	4	-	-	--	4
1947	29	40	-	-	-	69
1948	58	108	12	2	-	180
1949	177	60	21	1	-	259
1950	563	277	65	1	-	906
1951	246	101	1	-	-	348
1952	442	196	30	2	-	670
1953	455	206	18	-	-	679
1954	406	200	56	1	-	663
1955	409	152	40	5	-	606
1956	257	108	75	4	-	444
1957	305	176	80	3	-	564
1958	247	183	67	3	1	501
1959	300	161	80	14	-	555
1960	279	188	66	11	-	544
1961	89	41	95	11	-	236
1962	204	155	47	9	-	415
1963	158	110	42	12	2	324
1964	207	94	36	1	2	340
1965	276	199	33	4	-	512





Megpróbáltunk a rendelkezésre álló adatokból egy hozzávetőleges kimutatást készíteni a *bánrévei repülőtér*en folyt kiképzési munkával kapcsolatosan. A számok között természetesen azok is szerepelnek, akik idegen klub tagjaként itt táboroztak.

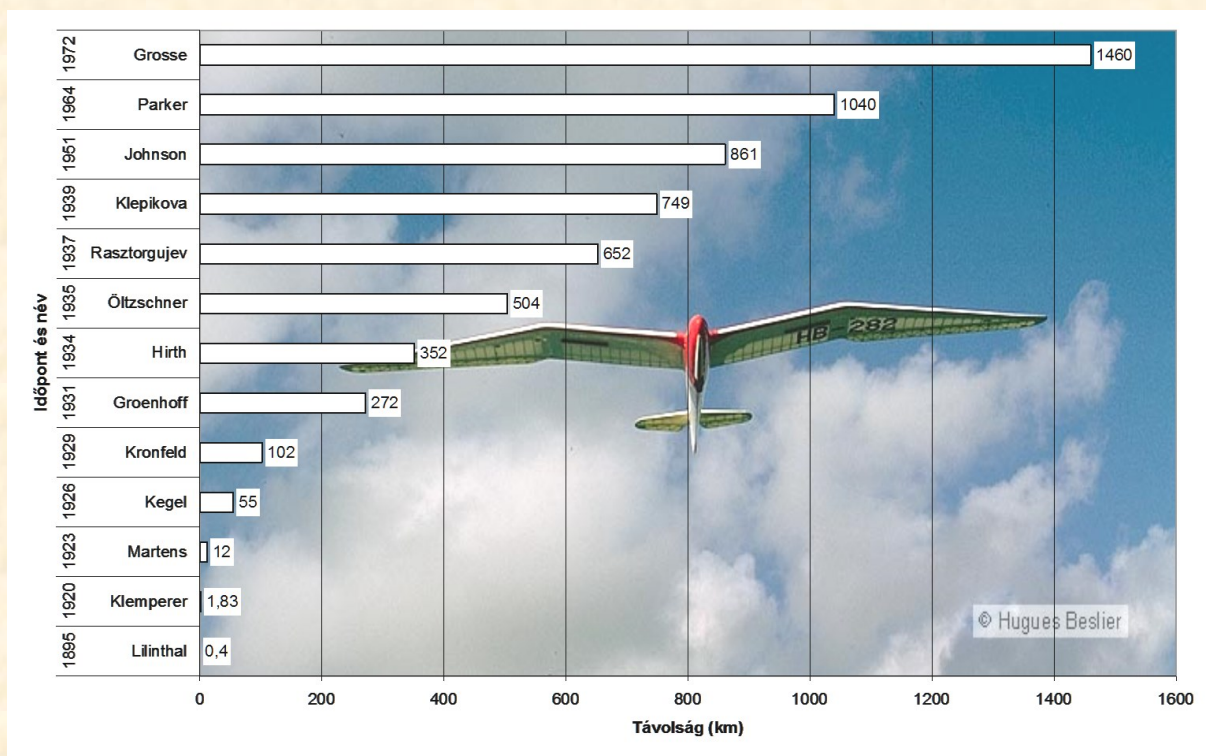
A becslés nagyrészt *Básti József* adatai alapján történt, a visszaellenőrzésre, pontosításra pedig a klub adataiból előkerült számok átlagaiból dolgoztunk. Mindezek 1945-65 között, tehát 20 évre vonatkoznak. Az 1950-es évek elejét nagyobb súllyal, a későbbieket csökkenő adatokkal számoltuk.

Vizgafokozat	Kiképzett létszám (fő)
A	~ 1 000
B	~ 600

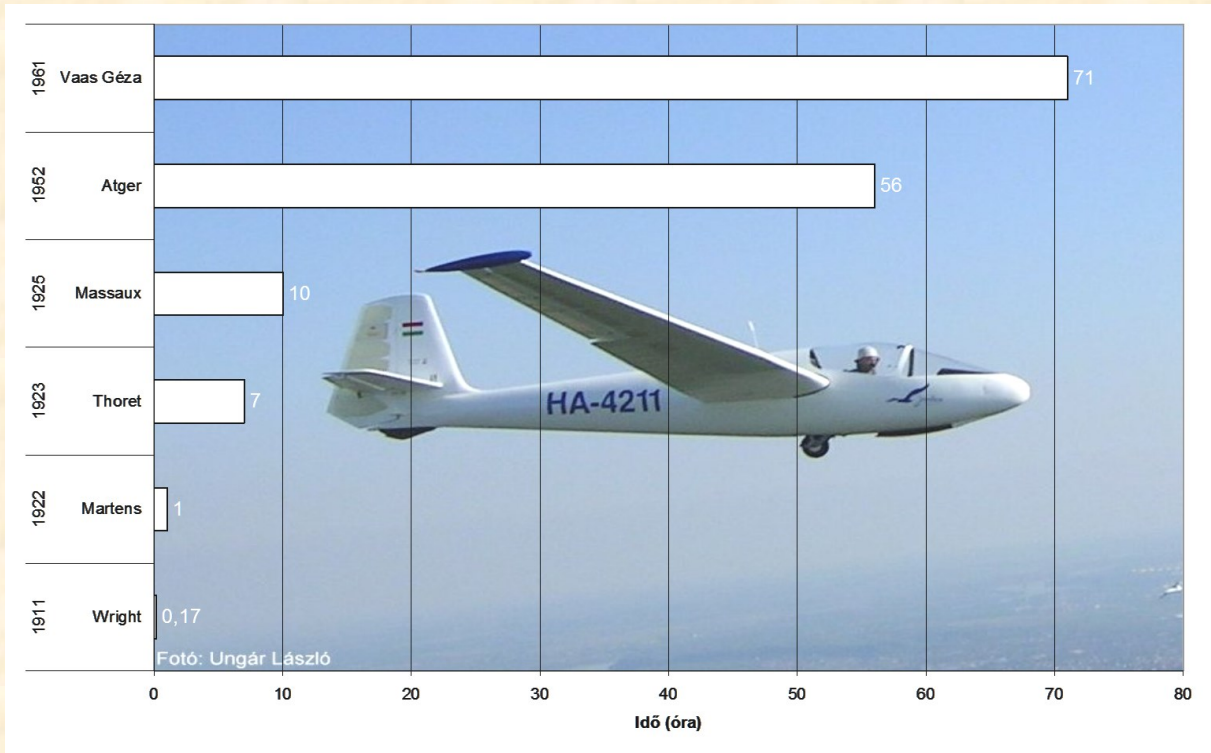
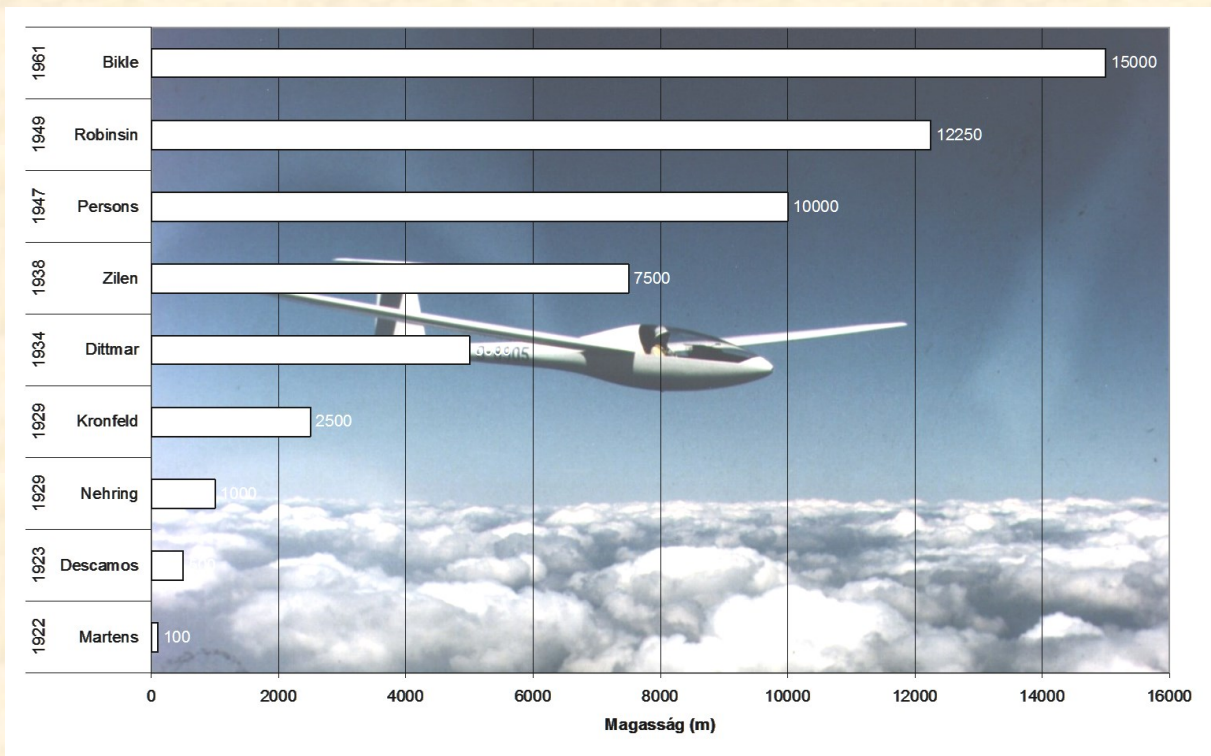
C	~ 160
D ¹⁸³	10 + 45
Összesen	~ 1 815
Üzemnapok száma (nap/év)	~ 80 ...90
Felszállás (db/év)	~ 3 000
Repült idő (óra)	~ 3 500...4 500

A klubban természetesen sok tehetséges ember volt. Amennyiben több teljesítménygép állt volna üzemben itt, sokkal impozánsabbak lennének az eredmények. Az egy *Június 18* ilyen szempontból nem volt megoldás. Maradtak az iskola gyakorlógépek, amelyek teljesítménye erősen korlátos volt. Ha a *Góbékkal* való repülés itt is még sokáig tart, akkor ezekkel már jobb mutatók jönnének ki, legalábbis „D” vizsgával bezárólag. A több és jó teljesítménygép itt is nagyon hiányzott!

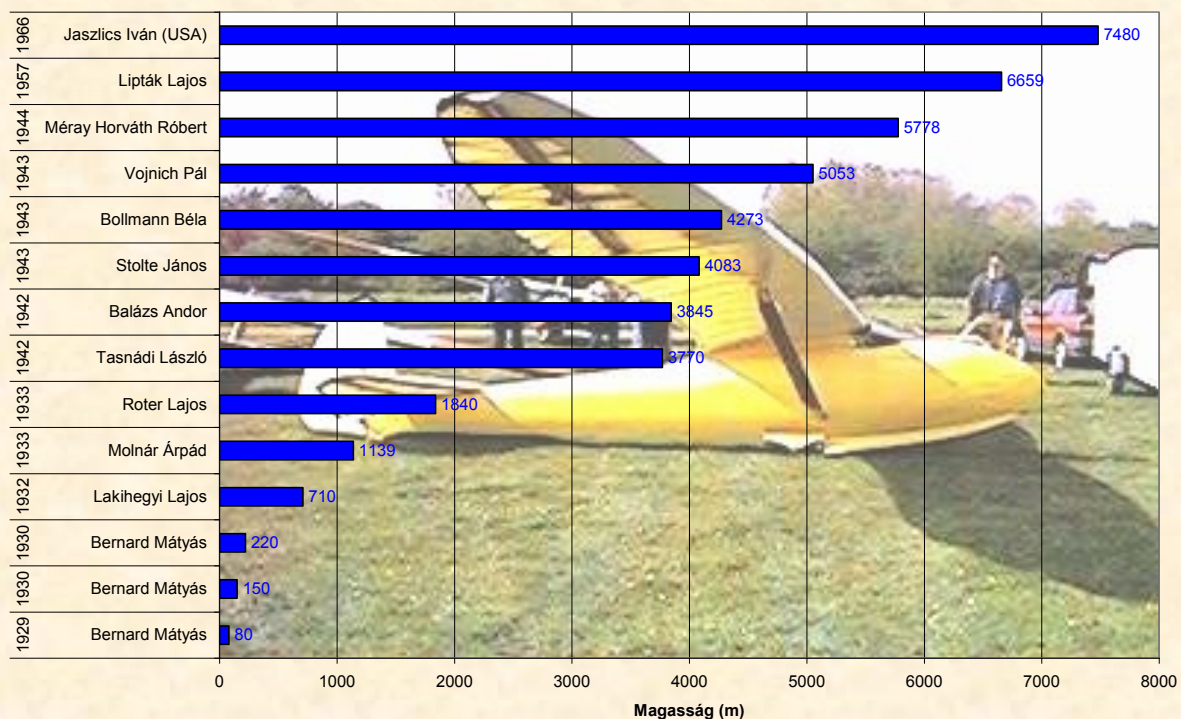
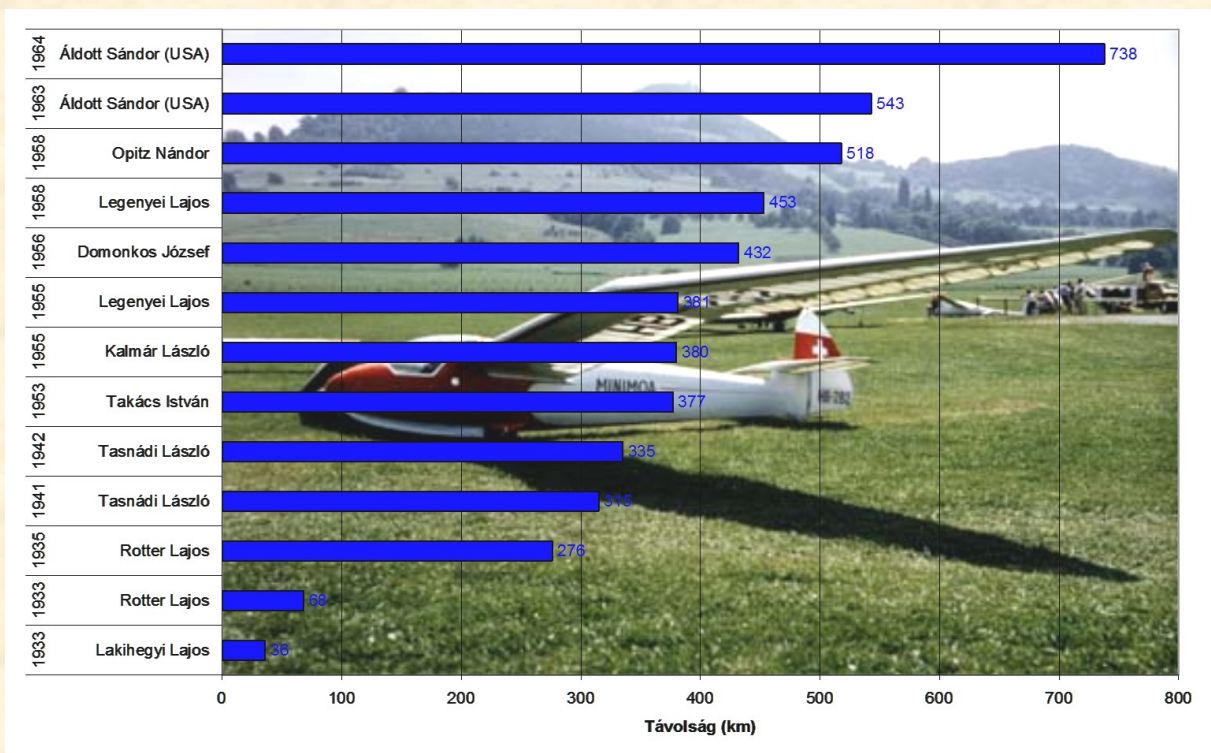
A világ vitorlázórepülésének fejlődését mutatjuk be a kezdetektől az 1960-as évekkel bezáróan, hogy erről is egyértelmű képet alkothasson az olvasó.

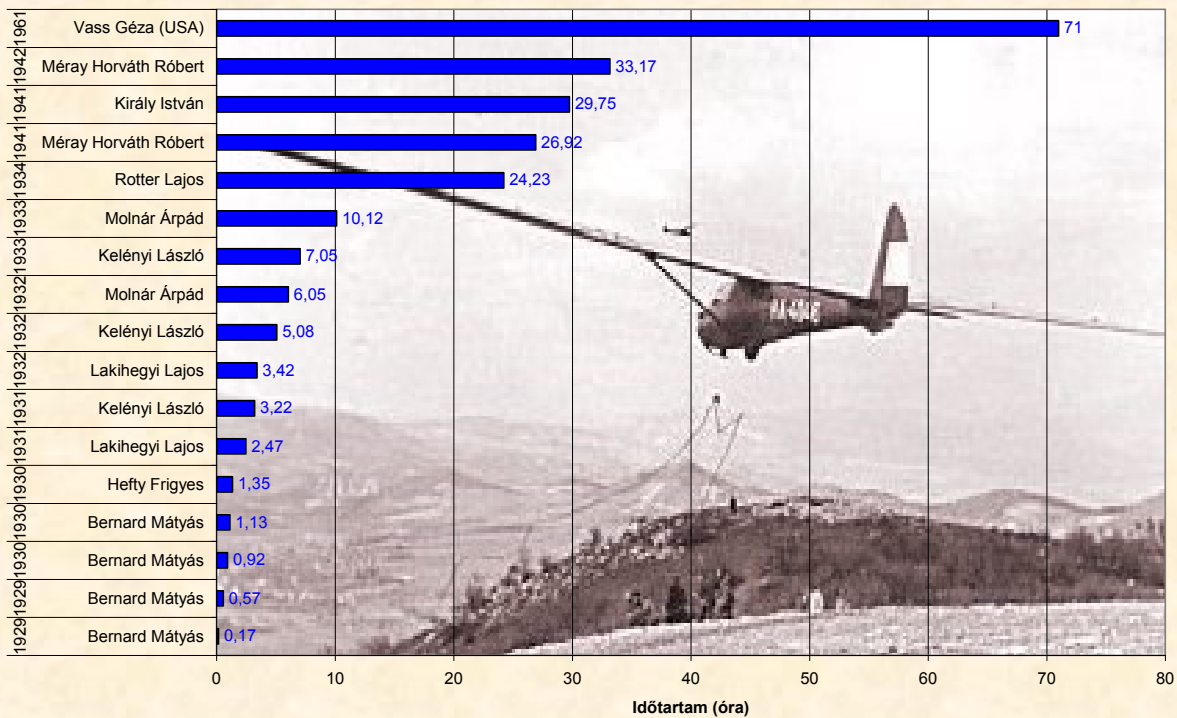


¹⁸³ Számos vizsga a bánrévei repülőtéren szervezett, országos nyári táborokban történt. A „D” vizsga egyes fokozatainak kirepülése (időtartam és magasság) a bánrévei repülőtéren még nagyjából 45 főnek sikerült, akik más klubokból, nyári táborokban itt repültek.



Ezek után a hazai eredmények





... és azután, emlékezés

„Ez dióhéjban a nosztalgia lényege.
Egyszerre segíthet és fájhat, de mindenekelőtt a miénk,
és nem veheti el tőlünk senki.”¹⁸⁴

Ezek után már csak egy kis *nosztalgiazás* a volt itteni sportrepülők emlékei alapján.

Természetesen történtek sikeres próbálkozások, hogy a volt *ózd-bánrévei repülők, ejtőernyősök* találkozzanak és ritkán aztán még repülhessenek is.

Ezekből elevenítünk fel eseményeket.

„ A FELHŐK „LOVAGJAI” TALÁLKOZTAK.”

Az MHSZ üzemi szervezésében az elmúlt héten, pénteken a Korel Klubban gyűltek össze a veterán repülősök. A klubhelyiség zsúfolásig megtelt, pedig mint Básti József főszervező üdvözlő beszédében elmondta, sok olyan régi repülős tartózkodási helyét, címét nem tudta felderíteni, akik 30 évvel ezelőtt a repülős, ejtőernyős klub tagjai voltak. A továbbiakban sorolta a régi élményeket, amelyeket soha nem lehet kitörölni az emlékezetből. Második otthonuk volt bánrévei repülőtér, amelyet társadalmi munkában építettek. Emlékezett többek között azokra a vitorlázó repülésekre is, amikor a gépeket a vállukon vitték fel a Kötetőre, ahonnan indultak. "Ha jó szelet fogtak ki, akár 400–500 m magasba is feljutottak." Kiemelte Borsodi István érdemeit, aki alkatrészeket újított fel, azokkal tette alkalmassá a kifáradt, agyonstrapált repülőgépeket. Azután elmondta, hogy országszerte alakulnak a veterán repülősök klubjai. Javasolta, hogy a megjelenek is szavazzák meg az ózdi klub megalakulását az MHSZ nagyüzemi szervezetén belül.

Batízi János, a volt ejtőernyős szakosztály vezetője a sok emlék közül is külön kiemelte, hogy a „hőskorszakban” olyan motoros gépből ugrottak, amelyiken a szárnyra kellett kimászni, mert csak onnan lehetett leugrani. Emlékeztetett Hüse Károly ózdi ejtőernyősre, aki több mint 10000 ugrással¹⁸⁵ hosszú időn keresztül tartotta az országos rekordot, s aki később a szolnoki ejtőernyős iskola parancsnoka lett.

Borsodi Istvan sajnálkozva említette, hogy végül is anyagi okok miatt kellett felszámolni az életképes klubot. A repülőtér nagy részét felszántották, egy leszállósávot és a hangárt az Országos Mentőszolgálat üzemelteti napjainkban.

Vámos János a borsodnádasi sárkányrepülős klub vezetője ismertette munkájukat, Mint kiderült, ők is mostoha körülmények között működnek, mert edzéseiket a 70 km-re levő Makláron tudják csak végezni. Bemutatott egy svéd sárkányrepülőkről szóló, csodálatos szép filmet is. A sok-sok nosztalgikus emlék után a hajdani felhők „lovagjai” a fehér asztal mellett, baráti

¹⁸⁴ Meik Wiking

¹⁸⁵ Sajnos Batízi János rosszul emlékezett. Hüse Károly a kiváló ejtőernyős halálakor a 6263. ugrást végezte. Nem érthette meg a 10000-dik ugrást...

*beszélgetéssel töltötték az est hátralevő részét. Megannyi régi emlék szárnyalt a terített asztalok fölött.*¹⁸⁶



**Az egykori ózdi – bánrévei repülő Vámos János.¹⁸⁷
Ez már a maklári repülőtér,
annak is a „visszatérése” után, 1995-ben.
Balról jobbra: Perbíró, Vámos, Balogh, Pintér és a Foka-4.¹⁸⁸**



**Vámos János a maklári repülőtéren oktat. A gépben Perbíró Valér,
típusrepülés előtt. 1995.¹⁸⁹**

¹⁸⁶ Vincze Zoltán újságíró, Ózdi Vasas

¹⁸⁷ Vámos János ezüstkoszorús oktató, ő alapította a borsodnádasi sárkányrepülő klubot. A Borsodnádasi Repülőklub tagjai az Egri Repülőklubnak is tagjai lettek, kettős klubtagsággal rendelkeztek, majd később újra különváltak.

¹⁸⁸ Perbíró Valér: Vitorlázók az égen és az egri repülőklub története.

¹⁸⁹ Perbíró Valér: Vitorlázók az égen és az egri repülőklub története.

A találkozón eldöntötték, hogy ezen túl minden hónapban találkoznak, mégpedig ott, ahol éppen helyet kapnak. Volt a *Korel Klub*, a nagyüzemi *MHSZ*, a *Strand Bisztró*, a *METESZ* és 1990-tól a *Liszt Ferenc Művelődési Központ* – volt *Olvasó* – sőt itt a ház tagjai is lettünk. Ez nagyon jól jött, mert volt az Olvasónak egy 10 személyes kis busza is, amit időnként használhattunk.

„Nekem jó kapcsolatom volt a gyöngyösi repülőtérrel, mert ott volt Juhász József motoros és vitorlázórepülő-oktató, aki az ötvenes években nekem repülőönvendémem volt Bánrévén. Megbeszéltem vele, hogy az ózdi veterán repülők elmennének egy napra Gyöngyösre repülni.

Nagyon örült az ötletnek és mindent úgy rendezett, hogy 1989. június 2-á, a kora reggeli órákban mehettünk oda repülni. Itt emlékezem meg az akkori kirándulásról.

1989. június 2-án a kora reggeli órákban, deresedő hajú kis csapat gyülekezett a város határában. A Liszt Ferenc Művelődési Központ Repülő Klubjának tagjai készülődtek a Mátra csúcsai között meghúzódo Pipis-hegyi repülőtérre, hogy kedvező idő esetén még egyszer hódolhassanak régi repülős szenvedélyüknek. Aggódva kémlelték az átvonuló felhőket és hallgatták a rádiót, hogy szép reményüket nem foszlatja-e szét a szeszélyes időjárás.

Végül nyolc óra tájban, hat személygépkocsival 23-an indultak útnak. A kirándulásra elkísérték férjüket a feleségek is, de volt, aki fiát, lányát, vagy éppen már az unokáját vitte magával.

Útjuk a Bükk, majd a Mátra kanyargós útjaink vezetett végig. Parád, Mátraháza, Mátrafüred érintése után érkeztek meg a Pipis-hegyre, ahol a repülőtér személyzete nagy szeretettel fogadta a régi repülős barátokat. Bár útközben kétszer is volt kiadós zápor, a repülőtéren ragyogó napsütés fogadta az érkezőket.

A hangárból hamarosan kitolták a két Góbé-típusú gépet, s a repülőtér végén elfoglalta helyét a csörlőző aggregátor. A vendégek lázas igyekezettel segédkeztek a gépeket a helyükre tolni. A kis vontatókötélhúzó traktor vígan pöfögött a repülőtér hosszában a kötelet a csörlőzőtől a gépekig vontatva. Megkezdődött a vetélkedés, ki emelkedjek elsőnek magasba. Természetesen a hölgyeké volt az elsőbbség, bár a türelmetlen vágy égett az arcukon az egykori legi lovaknak.

Az egyik keppel a vendégek között levő Básti József oktató, a másikkal az ottani repülőtér oktatója, Juhász József repültette a vendégeket. Sűrű egymásutánban emelkedtek a gépek a magasba, hogy boldog utasaik 400–500 méter magasságból gyönyörködhessenek a Mátra festői szépségében. Délelőtt 11 órától délután 3 óráig mindenki kétszer került sorra, s jó légköri viszonyok mellett volt olyan, aki 15-20 percig volt egyfolytában a magasban.

Mire a gépeket a helyükre rakták, bizony alaposan megéheztek. A gyönyörűen megterített ebédlőben Gizike, a szakácsné remekbe készült halászlével és túrós csuszával vendégelte meg a kis csapatot. Természetesen, hogy a halászlé mellé az asztalra került a jó mátravidéki bor is, s ahol a jó barátok és bor egymásra tálnak, nem maradhat el a nóta sem. A vidám repülős dalokat messzire vitte az alkonyi szellő, s a lebukó nap arany sugarai arra is figyelmeztettek, hogy elérkezett az ideje a búcsúzásnak.

A kirándulás résztvevői meleg baráti kézfogással vettek búcsút a repülőtér személyzetétől és egy felejthetetlen szép nap emlékével tértek vissza otthon adó városukba.

Miskolcon elmondtam, hogy az ózdi veteránok milyen jól érezték magukat egy nekik rendezett repülő üzemnapon a Pipis-hegyen. Szervezd meg, itt is lehet egy napot nekik repülni. Legálabb összeismerkedik a két veterán csapat. A repülőtér vezetősége jól állt ehhez a találkozóhoz, így 1989. augusztus 14-én tartottunk meg újra egy nagy élményt adó üzemnapot.”¹⁹⁰



**Ózdi veterán repülők Pipishegyen.
Zajdó László, egy helybéli, Jákó József, Kollárné, Kollár Viktor,
Zajdóné, guggolnak: Szabó Sándor, Török József**

„ Egy ötlet alapján létrejött Ózdon az Őreg Repülősök Klubja. Régi repülősök – akik évtizedekkel ezelőtt repültünk – felelevenítve a régi emlékeket, újra egy csapatba álltunk. Igaz, nem sokan maradtunk, de ez a pár ember szívvel-lélekkel azon van, hogy Ózdon ismét legyen repülés.

A múlt évben Básti József révén felvettük a kapcsolatot a miskolci öreg repülősökkel, akik meghívtak bennünket egy nosztalgiarepülésre.

Családtagokkal látogattunk el hozzájuk és igazi repülés élményben volt részünk. Ismeretségünk barátsággá vált. Többször látogattunk el hozzájuk havi összejöveteleikre. Törtük a fejinket, hogy miként viszonzhatnánk azt az igazi baráti gesztust, amit irányunkban tanúsítottak.

Nekünk nincs repülőtérünk, nincsenek gépeink, tőlünk mindezeket elvették. Mi nem tudjuk őket meghívni, hogy gyertek hozzánk, repüljete velünk.

Végül elhatároztuk, hogy egy jó bográcsosra vendégül látjuk őket. Igen, de hol? Nekünk sem megfelelő helyiség, sem edények nem állnak a rendelkezésünkre. Ekkor az OKÜ Szállítási Gyáregység sietett a segítségünkre, rendelkezésünkre bocsátotta a Majális parkban levő helyiségét. Így jöhetett létre az ózdi találkozó a miskolciakkal.

A bográcsgulyás – amit Koreny István főzött – igazán megállta volna a helyét bármely versenyen. Utána – pohár mellett – régi repülős emlékekről beszélgettünk, majd régi repülős nótá-

¹⁹⁰ Básti József visszaemlékezése

kat daloltunk – amit sajnós a fiatalok nem is ismertek. Igazi ünnepi hangulat volt ez számunkra, felejthetetlen élmény,

A hegyről lenézve a miskolciak kedvtelve nézték városunkat és szépnek látták azt a várost, amelyet annyi vihar tépett meg az utóbbi időben, Mikor erről esett szó, akkor telepedett közünk szomorúbb hangulat – de mint, mindig a repülősknél – ismét a repülés volt a téma és újból jó hangulat kerekedett.

Részt vettek még körünkben a borsodnádasi sárkányrepülősk és Gyöngyösről egy repülősk oktató Juhász József, aki szinten, Ózdon ismerkedett meg a repülés szépségével. Az idő elszaladt, búcsúzni kellett, de öreg barátaink ismét meghívással búcsúztak tőlünk. A meghívásuk július 4-re szólt, a miskolci repülőtérré.

Megköszöntik Kocsis úrnak – a gyáregység főnökének –, hogy helyet adott ennek a találkozóknak.

Élve az alkalommal, hogy újra repülhetünk, ha megyünk Miskolcra, és mivel a Liszt Ferenc Művelődési Központnál vagyunk bejegyzett tagok, onnan kaptunk egy kis buszt, amivel elmehettünk. Voltak, akik saját kocsijukkal jöttek.

Nagy szeretettel vártak ránk. A motoros gépek már a hangár előtti zöld gyepen zúgtak, máris kezdődhetett a repülés. Egymás után emelkedtünk a magasba. Felemelő érzés volt újra repülni, újra szállni az ég felé. Amíg mi a motoros gépekkel repültünk, addig miskolci barátaink előkészítették a vitorlázó gépeket és utána felváltva szálltunk fel azokkal. Az oktatók odafenn átadták a kormányt, hogy próbálkozzunk mi is a vezetéssel. Bizony, megérettük a 25-30 éves kihagyást és sokszor nem úgy engedelmeskedett a gép, ahogy mi szeretnénk volna, és ahogy régen tanultuk. Ez azonban senkinek nem szegte kedvet – ellenkezőleg – még jobban igyekeztünk, hogy bebizonyítsuk: régen mi is pilóták voltunk!

Sajnos, az időjárás közbeszólt, a szél felerősödött és be kellett fejezni a repülést, de a vidám hangulat megmaradt. Sőt – még fokozódott is – mikor szalonnasütésre invitáltak bennünket. Nem is egyszerű szalonnasütés volt ez, hanem egy igazi tábortűz – hozzáillő hangulattal.

A csepegtetett kenyér és sültzalonna után jólesett a hűtött sör. A sör mellett vidám nótázás kezdődött, amit sehogy sem akaródozott abbahagyni.

Végül mégis eljött a búcsúzás pillanata, amikor ismét elhangzottak az oly jóleső szavak: Gyertek máskor is, mi is megyünk hozzátok. Úgy éreztük, hogy olyan barátokra tettünk szert, ami ritka a mai, egyre nagyobb nehézségekkel küzdő világunkban. Igazi repülősk barátságot mondhatunk magunkénak, Csak egy dolog aggaszt bennünket: Lesz-e meg nekünk repülőskterünk? Tálalunk-e támogatókra? Reméljük: Igen, és akkor Bánrévén is rendezhetünk ilyen találkozót barátainknak!”¹⁹¹

Sokan és sokszor ígértek, de ez mindig csak ígéret maradt, érdemben soha sem foglalkoztak már az ügygel!

¹⁹¹ Ózdi Öreg Repülősk Klubja

A „remény hal meg utoljára” így tartja a vélekedés, de sajnos nem lett már többé igazi repülőtér és repülőklub Bánrévén.

Ez már csak a mi emlékünkben él...

„ A Liszt Ferenc Művelődési Központ egy kis buszt biztosított a kiránduláshoz, de voltak most is, akik saját gépkocsijukkal csatlakoztak a társasághoz.

A reggeli páráság biztató előjelnek mutatkozott a repüléshez, mert ezt ragyogó napsütés szokta követni, de minden várakozást felülmúlt, ahogy az idő kitett magáért. A hatalmas miskolci repülőtér aranyfényben ragyogott, amikor az ottani Old-timer Szakosztály vezetője Gajdos Laci bácsi és társai – az ózdiak üdvözlésére felsorakoztak a hangár előtt. A repülőtér műszaki személyzete a szabadnapját áldozta fel, hogy jól előkészítsek a repüléshez szükséges feltételeket, és napközben ügyeljenek a repülőtere biztonságára.

A vendégek minden várakozását felülmúlta, amikor az előkészületek során a vitorlázó gépek után két motoros gép is a starthelyre gurult.

Megindult a vetélkedés, hogy ki, melyik géppel emelkedjék elsőként a magasba. Kialakult az udvariassági sorrend. Motoros és vitorlázó gépek felváltva szálltak fel boldog utasaikkal, hogy fentről gyönyörködhessenek a nyüzsgő város és környezetének panorámájában.

De a vendégek öröme akkor vált igazán teljessé, amikor az oktatók átengedték a botkormányt és ők maguk váltak a gép igazi urává.



Ózdi és miskolci „veteránok” a miskolci repülőtéren

A jó szervezés folytan mindenki többszörösen kivette részét úgy a motoros, mint a vitorlázó repülésből. A repülés lázában mellékessé vált az ebed, s a tikkasztó hőségben még a szomjúságot is hősiiesen túrték, csak hogy le ne maradjanak a következő startról. Ilyen soha vissza nem térő repülési lehetőséget senki nem akart elszalasztani, s még a busz „pilótája” Vojtkó Gyula gépkocsivezető is kivette részét a repülésből.

Az esti páráság már újra vérkörös korongot formált a napból, mire a fáradt kis csapat bevándorolt a hangár körzetében enyhét adó ligetbe, ahol szalonnasütéshez készülődtek a

vendéglátók, *De bizony sokan nem bírták kivárni a szalonnasütés szertartását, itták a jégbe-hűtött üdítőket, hogy egész napos szomjúságukat csillapítsák.*

Aztán – ahogy múlt az éhség és a fáradtság – csak fellángoltak a tűzhelyek és a sültszalonna és kolbász ínycsiklandó illata töltötte meg a kellemes esti levegőt. Bizony, nem volt az a teli nyomor, ami ellen tudott volna állni még néhány falat elfogyasztásának, Végül is – jóllakot-tam és felüdültlen – egy-egy üveg sörrel a kézben körbeállták a hamvadó tüzeket és felhangzot-tak a hol búsongó, hol vidámságba csapó repülős nóták.

Mar 10 óra is elmúlt, mire búcsúzásra került a sor és végre elfoglalták helyüket a türelmesen rájuk várakozó buszban.

De hazáig tartott a vidám nótázásuk, s az ezüstös holdfény beragyogta útju-kat a csendes éjszakában.

Miskolcon – akik már ab-bahagyták a repülést – nem széledtek széjjel, ha-nem a Repülő Klubnál, mint Veterán Szakosztály, nagyon jól működnek.

Állandó, jól szervezett programjaik vannak, és nagy összetartás van kö-zöttük. Az ózdi volt repülő-söket már én is próbáltam összehívni, de eddig még

nem sikerült. 1987. január 16. napjára még egyszer megpróbáltam. Sokkal szermelyesen be-széltem, de egy meghívót is küldtem, azoknak, akiknek a címe megvolt. Nagyon megörültem, amikor a volt repülősök és ejtőernyősök közül 31 fő megjelent. A találkozó helye a Korel Klub – volt Kaszinó – volt.

*De volt még két fő meghívott vendég, akik valamilyen formában a repüléshez tartoztak. A ta-lálkozó létrejöttéhez a következő szö-vegű meghívó készült.*¹⁹²

**Ózdi veterán repülők a szegedi
epülőtéren,
Tengely István, Molnár Dániel, Básti
Simon, Miklós László, Básti Sándor,
Jákói József**

Ezek után néhány még itt

MEGHÍVÓ

Azok részére – akik valamikor az ózdi sportrepülés és ejtőernyőzésben részt vettek – egy baráti találkozót rendezünk. A találkozó célja, hogy az elmúlt idők emlékeit felelevenítsük baráti beszélgetés formájában, valamint ismertetjük, hogy hol tart ma a vitorlázó repülés és ejtőernyőzés. A találkozón a vitorlázó repülésről filmvetítést is tartunk. Ezen a találkozón döntenénk el azt is, hogy a jövőben hol és mikor tarthatnánk újabb, esetleg rendszeres találkozókat és felkutatnánk a régi sporttársakat, akikről nem tudunk.

A találkozó helye:
KOREL KLUB – volt tiszti kaszinó épülete.

Ideje:
1987. január 16. péntek du. 17 óra.
Régi repülős és ejtőernyős emlékeid (fotók, könyvek, stb.)
vagy repülős és ejtőernyős ismerőseid hozd magaddal!

Szeretettel várunk mindenkit!
RENDEZŐSÉG.
Kedves Sporttárs!

A találkozó részvételi díja: 100 Ft, amit a helyszínen kell rendezni.
Ebből az összegből kívánunk megvendégelni minden kedves érdeklődőt.



¹⁹² Básti József emlékei

megrendezett repülőnap, amely ékesen bizonyította, hogy mekkora az érdeklődés a légi sportok, a bemutatók iránt!

1975. június 29-én *honvédelmi bemutató és repülőnap a bánrévei repülőtéren.*

„*Légiparádé Ózdon*

Szorgalmasan készülnek már a légierők azon repülőgép- és helikoptervezetői, valamint az MHSZ miskolci vitorlázói és ejtőernyősei, akik az ózd – bánrévei repülőtéren megrendezésre kerülő honvédelmi repülőnapon szerepelnek. Június 29-én, vasárnap délelőtt 10 órakor kezdődik és délig tart a nagyszabású légi parádé, ezzel azonban nem ér véget a rendezvény: a földön folytatódik.

A honvédelmi szövetség megyei, s esetenként más-más városi vezetősége nem első alkalommal „rukkol ki” hasonló bemutatóval. A közelmúlt éveiben volt már repülőnap Miskolcon, Kazincbarcikán, Leninvárosban Encsen, Edelényben, Mezőcsáton, Sárospatakon, Tokajban, s a nézők nagy száma, a látottakat követő ovációzása és a légiparádé utáni emelkedett hangulata mindegyiket valóságos népnüppéllé avatta. A helybeliekkel együtt távoli vidékekről is 15–20 ezren tekintették meg mindahányszor az izgalmas mutatványokat, s részesültek sokáig ható élményben arról, hogy milyen magas fokú képzettséggel rendelkezik a légierők és az MHSZ tagjaink.

A szóban levő rendezvény minden bizonnyal felteszi a koronát az előzőekre. Nemcsak azért, mert a szereplői azok óta sokat fejlődtek, s fejlődött a honvédelmet szolgáló technika is. Azért is várható, hogy nagyobb szabású lesz, mint a korábbi repülőnapok voltak, mert a honvédelmi szövetség megyei, valamint Ózd járási és városi vezetősége mindent megtesz a sikerért, hiszen hazánk felszabadulása 30. évfordulójának a tiszteletére rendezik meg.

A légi műsorban egyéni és kötelék műrepülés, ballonvadászat, vitorlázóvontatás, helikopterből egyéni ejtőernyős ugrás, lökhajtásos gépek egyéni, majd kötelékrepülése, s végül helikopter-bemutató szerepel.

Ugyanakkor 9 órától estig megtekinthető a hadseregünk életét reprezentáló kiállítás, s a modellezők, valamint a rádióiránymérők bemutatója is gazdagítja a programot. Kultúrműsor sem hiányzik majd: az Ózdi Népművelési Intézmények Kohász népi táncegyüttese és honvédelmi zenekarok gondoskodnak a megfelelő szórakoztatásról.

Kétségtelenül nem bánja meg, aki a repülőnapon való részvételt iktatja 29-i programjába.

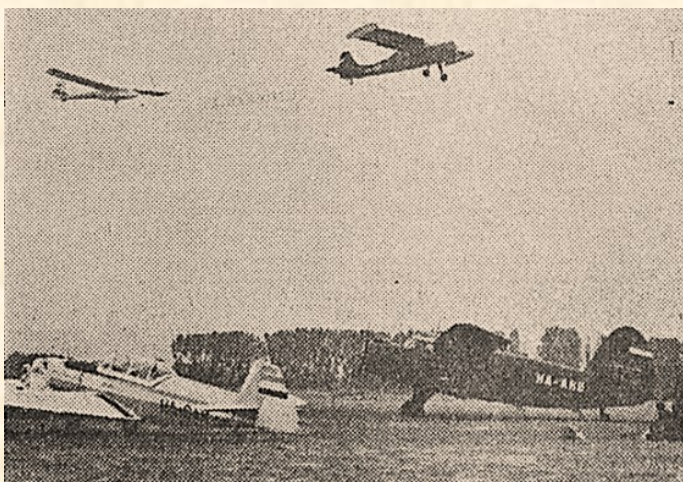
(T. I.)¹⁹³

„*Légiparádé, harcászati bemutatók*

A Magyar Honvédelmi Szövetség Borsod megyei, az Ózd városi és az ózdi járási vezetősége felszabadulásunk 30. évfordulója tiszteletére nagyszabású honvédelmi napot rendezett vasárnap, 29-én a bánrévei repülőtéren. A nyári kánikulát a hét végére hűvös, őszi időjá-

¹⁹³ Déli Hírlap, 1975. június (7. évfolyam, 127-151. szám) 1975-06-19 / 142. szám

rás váltotta fel. ennek ellenére több ezer ember sereglett össze a gyárvárosból és a környező



községekből a látványos, nagy érdeklődést keltő honvédelmi bemutatóra. Megtekintette a bemutatót Újhelyi Tibor, a megyei pártbizottság titkára, Tóth József, az SZMT vezető titkára és Szántó János, az MHSZ Országos Központjának osztályvezetője, ott voltak a gyárváros és az ózdi járás politikai, társadalmi és tömegszervezeti vezetői, és a fegyveres testületek képviselői.

A honvédelmi napot délelőtt 10 órakor Soós Ottó, az MSZMP Ózd járási Bizottságának első titkára nyitotta meg. Előjáróban hang-



súlyozta a honvédelmi ismeretek oktatásának fontosságát már az általános és középiskolákban. A rendezvény céljáról szólva elmondotta, hogy betekintést kívánnak nyújtani anéphadseregünkben végzett néhez, sokirányú munkába, a Magyar Honvédelmi Szövetség hétköznapi munkájába, ezek eredményeibe.

A bemutatók és a kiállítások során az érdeklődők láthattak egy keveset abból a magas szintű technikából, amellyel a Varsói Szerződés tagállamai a békét védik. Ugyanakkor közvetlen tapasztalatokat szerezhettünk arról is, hogy a haza védelme egyre nagyobb felkészültséget, tudást, szívós, kitartó munkát igényel.

A nap programjában a legnagyobb érdeklődés a mintegy két órán át tartó légi parádét kísérte. Vitorlázó vontatás, egyéni és kötelék műrepülés, helikopteres bemutató, lökhajtásos gépek bemutatója, valamint ejtőernyős ugrások szerepeltek a programban. A műrepülés legjobb, legfelkészültebb versenyzői mutatkoztak be Bánrévén. Modellező bemutatók, rádió iránymérő, azaz „rókavadász” bemutatók szerepeltek a programban, valamint látványos kiállítások adtak ízelítőt a modern harcászati technikából.

A délutáni órákban kultúrműsorról is gondoskodtak a rendezők. Az ózdi néptáncgyűttes és a honvédségi zenekarok szórakoztatták a honvédelmi nap résztvevőit.

A tanulságos, s egyben nagy élményt nyújtó rendezvényt remélhetőleg újabbak követik majd. A fiatalok közül minden bizonnyal többen kedvet kaptak a legbátrabbak, a repülő, vagy az ejtőernyősök sportjához.

(t. i.)¹⁹⁴

„Repülőnap Ózdon

¹⁹⁴ Észak-Magyarország, 1975. július (31. évfolyam, 152-178. szám) 1975-07-01 / 152. szám

Vasárnap délelőtt 10 órai kezdettel az MHSZ megyei, Ózd városi és járási vezetősége az ózd – bánrévei repülőtéren jól sikerült honvédelmi repülőnapot rendezett. A nem éppen kellemes idő ellenére mintegy tízezren tekintették meg a nagyszabású rendezvényt.

A honvédelmi szövetség motoros sportgépei, vitorlázói és ejtőernyősei, valamint a légierők helikopterei nagy tetszést arattak akrobatikus mutatványaikkal.

A légiparádét követően a rádió-iránymérők „rókavadászat”-tal szórakoztatták a közönséget. A rendezvényt a néphadseregünk életét reprezentáló kiállítás és az ózdi népművelési, intézmények Kohász-együttesének bemutatója gazdagította.”¹⁹⁵

Honvédelmi Nap és bemutató a bánrévei repülőtéren, 1982. június 6-án.

„ Húszezer érdeklődő a honvédelmi napon

A Magyar Honvédelmi Szövetség Borsod megyei vezetősége – a fegyveres testületekkel, s az illetékes párt-, állami és társadalmi szervezetekkel karöltve – június 6-án, vasárnap nagy sikerű honvédelmi napot rendezett Bánrévén, amelyet 20 ezren tekintettek meg. A rendezvényre már a kora reggeli óráktól érkeztek az érdeklődők, elsősorban az ózdi járás településeiről, – de Miskolcraól, megyénk más tájairól, sőt szép számmal a szomszédos megyékből és a közeli Szlovákiából is. Ott voltak megyénk párt-, állami és társadalmi szervezetei –, s a fegyveres testületek képviselői; jelen volt az MHSZ főtitkárának helyettese és a Svazarm – az MHSZ csehszlovák testvérszervezete – Kelet szlovákiai Bizottságának elnöke is.



A néphadsereg, a határőrség, a Munkásőrség, a polgári védelem, a rendőrség, a tűzoltóság és az MHSZ életéről, haditechnikai eszközeiből készült kiállításokat már 9 órakor megnyitották, s azoknak a késő délutáni órákig rengeteg – főleg fiatal – látogatójuk volt. Sok érdeklődője és vásárlója volt a Zrínyi Katonai Kiadó és a Művelt Nép Könyvkiadó alkalmi pavilonjainak is.

A legnagyobb érdeklődéssel várt látványos légiparádé – az MHSZ sportrepülőinek, ejtőernyőseinek, modellezőinek és néphadseregünk pilótáinak olykor lélegzetelállító műsora pontosan 10 órakor, Básti Jánosnak, az MSZMP Ózd városi-járási Bizottsága első titkárának köszöntő szavai után kezdődött. A köszöntő szavak emlékeztettek rá, hogy a Magyar Honvédelmi Szövetség munkájához szilárd háttérrel biztosít a Magyar Szocialista Munkáspárt jól bevált politikája, s a honvédelmi nevelőmunka nálunk a szó legtágabb értelmében társadalmi ügygé vált, melyből a család, az iskola, a Hazafias Népfrent, a KISZ és az MHSZ egyaránt kiveszi a részét.

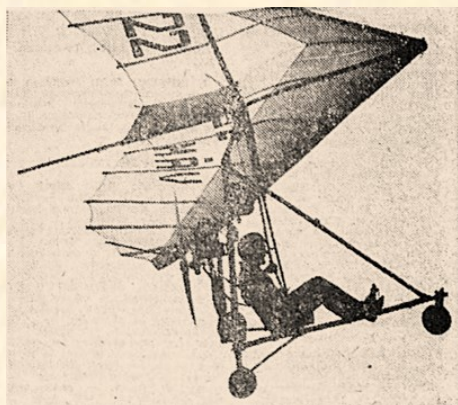
¹⁹⁵ Déli Hírlap, 1975. június (7. évfolyam, 127-151. szám) 1975



Mi-8T (736. oldalszám), Bánréve, 1982. június 6.¹⁹⁶

A köszöntő szavak elhangzása után elsőként a transzparensvontató motoros és vitorlázógép érkezett a bánrévei sportrepülőtér fölé. A transzparens felirata: Honvédelemmel a békéért! Ezt követően az egyéni és kötelék műrepüléseket, az ejtőernyősugrásokat, a helikopterek és sárkányrepülőök bemutatkozását csodálhatták meg a jelenlevők. Az utóbbiakkal éppúgy, mint a BVK hőlégballonozóival sokan először találkozhattak ez alkalommal.

A látványos légi parádé produkcióit dr. Duvalovszki Zoltán – a hasonló rendezvények elmaradhatatlan kommentátora – mindvégig nagy szakértelemmel ismertette a nézőkkel. A délutáni órákban sokan és jól szórakoztak a kulturális rendezvényeken, a magyar és szlovák fiatalok autós-motoros vetélkedőjén, este pedig a honvédelmi bálon is.



Nagy elismeréssel nyilatkozott a látottakról Teodor Pansisin ezredes, a Svazarm¹⁹⁷ Kelet-szlovákiai Bizottságának elnöke.

– Számomra nagyon kellemes meglepetés a szervezés magas színvonala,

az MHSZ, a magyar fegyveres erők a megyei és a helyi társadalmi szervezetek kitűnő együttműködése. A legjobban azonban az a széles körű érdeklődés lepett meg, amelyet a rendezvény iránt tapasztalhattunk.

A jól sikerült honvédelmi nap eredményeihez gratulált a rendező szerveknek Lábás József, az MSZMP Borsod megyei Bizottságának osztályvezetője is. Meggyőződésünk, hogy a bánrévei honvédelmi nap a kitűnő szórakozáson kívül jó hírverés is volt; sok fiatal érdeklődését felkeltette a honvédelem, a korszerű haditechnika és a bátrak sportja iránt.



Cs. L. „¹⁹⁸

¹⁹⁶ Molnár Mihály tanár úr fényképe

¹⁹⁷ A magyar MHS és MHSZ (illetve elődszervezeteik) csehszlovák megfelelője.

Néhány gondolat *Básti Józsefről*, illetve *Básti Józseftől*...

„ *A versei is a repülés szépségéről szólnak*

Ózd (ÉM - KM)

– *Básti József 73 éves nyugdíjas a mai napig hódol szenvedélyének, a vitorlázórepülésnek. Már túl van a tízezredik felszálláson. Mikor kezdődött ez a repülés iránti vonzalom? – kérdeztem Básti Józsefet, stílusosan a Góbé „pótüléséről”, miközben a miskolci repülőtér fölött köröztünk.*



–*Jövőre már 60 éve lesz annak, hogy 14 évesen felemelkedtem a levegőbe a szentsimoni dombok között lévő alkalmi repülőtéren. Ezt a repülőt még gumikötéssel „lőtték ki”. Korábban már két évig repülőmodelleztem az ózdi Vas Cserkészcsapatnál. A bátyám akkor már repült. Sokat mesélt élményeiről, míg végül engem is megfertőztek. Az a vitorlázórepülő, amellyel először*

felemelkedtem a levegőbe az ózdi vasgyár asztalos műhelyében készült, német tervrajz alapján. A repülés mindig vasárnap volt, ezért nekünk nem volt kötelező a templomba menni, mint a többi cserkésznek.

Szülei megengedték, hogy 14 évesen egyedül repüljön?

–*Még ma is resteltem, de a szülői engedélyt mi gyerekek egymásnak írtuk alá.*

A háborús évek hogyan teltek?

–*A repülőnket eldugtuk, hogy illetéktelenek ne találják meg. Közben jelentkeztem motoros kiképzésre, s így rövid időre kijutottam Németországba. 1946-ban a bánrévei repülőtéren bontottunk újra zászlót... Itt hamarosan repülőoktató lettem. Az 1960-as években sajnos ez a repülőtér megszűnt. Azóta több mint harminc éve a miskolci Repülőklub tagja vagyok, s természetesen itt repülök rendszeresen.*

Meddig szeretne még repülni?

–*Addig, ameddig az egészségem, illetve az orvos engedi.*

A családja hogyan viszonyul a szenvedélyéhez?

–*Egy lányom van, aki két szép unokával ajándékozott meg. Ők nem Ózdon. hanem Egerben laknak, de gyakran meglátogatnak. Jelenleg feleségemmel élem napjaimat – békességben –, akit ma is imádok, hiszen neki is része van abban, hogy mindig hódolhattam kedvteléseimnek. Egyébként az Ózdi Kohászati Üzemekből mentem nyugdíjba, ahol 45 évig dolgoztam vasasszakmá (k)- ban.*

Néhány év óta verseket is ír.

¹⁹⁸ Észak-Magyarország, 1982. június (38. évfolyam, 126-151. szám) 1982-06-08 / 132. szám. A fényképet Laczó József készítette.

*–Ez is örömökre szolgál. A legtöbb versem természetesen a repülés szépségeiről szól.*¹⁹⁹

„ Básti József március 13-án, hetven éve született. A repülés iránti vonzalma már nyolc éves korában nyilvánvaló volt: modellezni kezdett, szép sikereket ért el kézi indítású modell-kategóriában: 16. lett 240 versenyző közül 1942-ben. 14 évesen már Zöglinggel repült, a B- vizsgát Tücsökkel tette le 43-ban. Egy évvel később bevonult Algyőre, a Horthy Repülőalap kiképző táborába. 32 órát gyakorolt Bücker 131 és M-29 gépeken, majd Szentkirályszabadjára került. Innen vitték aztán Berlin Gatow-ra, hogy Focke-Wulfon kapjon pilótaképzést. Számára itt ért véget a háború. 5 hónap orosz hadifogság után hazatért.

1946 tavasza már ismét az Ózd Szent Simon repülőtéren találta. Vöcsökkel, Pilissel és a Grünau Baby-vel repült. Az ózdiak 48-ban a bánrévei reptéren már bevezették a csörléses indítást.

Az ifjú Básti 1950-ben oktató lett a békéscsabai vitorlázó iskolában, 52-ben D-vizsgázott, oktatott és vontatott a Fecskével, sikerült megrepülnie a 4100 m-es magassági

65-ben bezárták a bánrévei repteret, azóta Miskolcon van, ma is a Borsodi Aero Club tagja. Ötvenhét éves repülő pályafutása alatt 43 vitorlázó típust repült, a Pik- 20-ig vagy Jantar Std.



3-ig bezárólag. A Bückertől is eljutott a Z-226-ig. 3400 repült órája van vitorlázógéppel, és több mint 21 ezerszer sikerült baj nélkül leszállnia. Motoros géppel is közel jár a 3000 felszálláshoz és az 1200 órához. Ma is örömmel adja át a fiataloknak sok értékes tapasztalatát.

Március 13-án klubunk tagsága bensőséges ünnepségen emlékezett meg 70. születésnapjáról. Nagyon bízunk benne, hogy még sokáig marad közöttük örökifjú sporttársunk, és a botkormányt sem engedi el, annál is kevésbé, mert ajándékba kapta az ingyen repülést valamennyi klubgépen. Tovább aggódhat érte Olga asszony, aki nélkül sem leányának és két unokájának nem örülhetne ma, sem ennek a repülésért áldozott, hosszú, szép életnek.

Kívánjuk Básti Józsefnek, hogy éljen soká, repüljön soká, hadd legyünk büszkék rá, hadd állítsuk példaként növendékeink elé még jó ideig a tudását és egész életét.

*Pepich Miklós*²⁰⁰

„ Hetvenhét évesen is gépre szállt

Básti József nyugdíjas, a volt Ózdi Kohászati Üzemek aranykezű műszerésze, sportrepülőoktató, a miskolci repülőklub tagja egy évvel ezelőtt elhatározta, hogy megírja az ózdi sportrepülés történetét. A kézirat felerészben elkészült, de a befejezése elmaradt. A sors közbeszólt, írója idén májusban életének 78. évében váratlanul elhunyt.

¹⁹⁹ Kerékgyártó Mihály. Észak Magyarország, 1999. szeptember

²⁰⁰ Pilóta, 1996 (5. évfolyam, 1-12. szám) 996-08-01 / 8. szám

Tizennégy évesen, kiscserkész korában tette meg az első métereket a levegőben Básti József az Ózd melletti Szentsimon település határában a Zögling nevű siklóval. Előzőleg már tagja volt a repülőmodellező szakkörnek, melynek vezetője, Németh József asztalos- mester készítette a Zöglinget is, kapott rajzok alapján.

Básti József 1942-ben repült először motoros géppel, Érden. Ebben az évben találkozott Horthy Istvánnal, bemutatták neki az ózdi kiscserkészst.

Mint ismeretes, Horthy István kormányzóhelyettes, tartalékos repülő főhadnagy 1942. augusztus 20-án hajnalban harci bevetésre indult V 421-es Héja vadászgépével, amely - mindmáig kiderítetlen okból - lezuhant, kigyulladt és szétroncsolódott. Horthy István szörnyethalt. Órája



megőrizte a tragédia pillanatát: 5 óra 7 percnél állt meg. A végzetes baleset után rögtön elkezdődtek a találgatások. Voltak, akik gondatlanságot, mások merényletet feltételeztek. Közismert volt Horthy István náciellenessége és az angolok iránti szimpátiája.

Két évvel ezelőtt Básti József papírra vetette saját elképzeléseit a tragédiával kapcsolatosan, és el is küldte a Portugáliában élő özvegy Horthy Istvánné Ilona Bowdennek. De a választ már nem olvashatta el, mert csak halála után két héttel érkezett meg. Horthy Istvánné köszönetét fejezi ki a levélben azért, hogy megosztotta vele gondolatait. Hálája jeléül dedikálva elküldte neki a Horthy István repülő főhadnagy tragikus halála című könyv hetedik kiadását.

Első repülésének hatvanadik évfordulóját ünnepelte Básti József 2000-ben. Göncz Árpád akkori köztársasági elnök is gratulált és egy emlékérmét adott át neki. A motoros repülés százéves évfordulóján, 2003-ban, 77 éves korában még repült a centenáriumi emléktúrán Budapest fölött. Repülés pályafutása során felszállásainak száma elérte a 22 ezret.

Kerégyártó Mihály Ózd²⁰¹

„ Akik megpróbálják elmondani az elmondhatatlant.

Először Básti Józsi bácsi versét tesszük itt közzé. Ne hasonlítsátok Ady Endréhez, vagy Petőfi Sándorhoz; ők sosem repültek, de ha tehették volna, lehet, hogy ők sem találnak szavakat a Csodát megfogalmazni. Ha valaha is átéltétek a repülés elképesztő élményét, ha láttátok odafent a fények, a felhők, az érzékek játékát, ha éreztétek azt, ami semmihez nem fogható, ha megérintett az elmondhatatlan, ha úgy éreztétek, nincs az a zene, az a vers, ami ezt méltón kifejezhetné, de azért csak-csak el kéne mesélni, akkor helyben vagyunk. Akkor megértitek, hogy van, aki mégis megpróbálja mindezt leírni. Fogadjátok szeretettel!

A Pipis-hegy fölött

Amikor még kis srác voltam, Néztem fenn a gépeket,

²⁰¹ Szabad Föld, 2004. július-december (60. évfolyam, 27-53. szám) 2004-11-12 / 46. szám

S éjszakánként álmodoztam Róluk mindig szépeket.

Ó, ha egyszer ott lehetnék A napsütötte kék égen,

És bújócskát játszadoznék A felhők között békésen!

Szívem mindig légbe hívott, Eddig sem voltam tétlen, Sokat szálltam föl és le,

Amíg ide elértem.

Most itt vagyok Pipis-hegyen, Várakozva hullámra,

Minden gép itt készenlétben Vár a maga startjára.

Hullámfelhők körös-körül,

Húz a csavar, kötél feszül.

Itt az óra, fel kell szállni, Ötezret kell ma csinálni!

Most itt ülök a magas légben Karcsú gépem szárnyain,

Úgy érzem, hogy életemben Teljesültek vágyaim.

Körülöttem hullámfelhők, Alattam a Mátra csúcsa,

De jó is, hogy itt lehetek,

S láthatom ezt mindig újra.

Szabad vagyok, mint a madár, Ha a földről felszállók,

Ilyen szépet, ilyen csodát Csak a légben találok.

Kékebb itt az égnek kékje, Fényesebb a napsugár,

Nincs már itt inverzió sem, Nem szürke a láthatár.

Hogyha reggel repülök, Rózsaszín a virradat,

És nincs oly bíborszín a földön, Mint ott fenn az alkonyat.

Most nem a rónák fölött szállók, Hegyek fölött repülök,

Itt a szelek hullámain Ötezerre kerülök.

Látom innét Tátra csúcsát,

És a Kárpát koszorúját,

De ha messze hátranézek, Láthatom a magyar rónát.

Lábam fázik, kezem reszket, Az ötezret elértem,

A felhők rám mosolyognak,

És búcsút integetnek nékem.

Még szabadon repülök, Vidáman, mint egy madár,

De újra rab leszek,

Mert a föld visszavár.

*Kinn a féklap, merül a gép,
De öröm van az arcomon,
Hogy ezt a szép, csodás startot magaménak mondhatom.
Gépem újra lenn a földön, Oldalt billen le a szárny,
Szalad felém sok-sok sporttárs, És mind nékem gratulál.*

*E start jutalma egy ragyogó Gyémánt szem, mely enyém lett, E csillag dagasztja Nagyra most
a keblemet.*

*Ha felnézek a magas égre, Szemem gyakran elvakul, Sok-sok csillag ragyog ott fenn: Pípis-
hegyen gyémánt hull!*

Básti József²⁰²

„Básti József:

*Minden elmúlik egyszer...
„Szentsimonban ültem először gépbe én,
De e csodás sport egyszer nekem is véget ér,
Amire én vágytam, teljesült a vágyam,
S ha épségben földre szálltam,
Teremtőmnnek hálát adtam.*

*Repüléseim során oly csodákban részesültem,
Hogy rabság és szabadság valósult meg
Testemben, lelkemben. Sokat szálltam
fenn a kéklő eben, de feleségem
lelke ott volt gépem közelében*

*Suhant gépem karcsú szárnyán – keresve a termiket
Hogy azt kikörözve a magasba lehessek. S ha elmúlt
a nagy emelés, csak a nullát tekertem, ha alakult
egy kicsiny felhő, alásiklottam menten .*

²⁰² Pilóta, 1997 (6. évfolyam, 1-12. szám) 1997-11-01 / 11. szám

*Háromezren – körülnézve – a fél országot belátni,
Aki ilyet sosem látott, nagyon tudom sajnálni.
Sokszor csodáltam a Mátra csúcsát, s a zempléni
hegyeket, Ilyen csodás-szépet látni
Csak a suhanó gépből lehet.*

*Gépemnek a karcsú szárnyán – ha felszálltam
a magas égbe – bennem sohasem volt félelem,
Örültem a kékli égnek. Sokat repültem kelet felé,
Majd északnak, nyugatnak, így ismerhettem meg
fentről e csodás kis honunkat.*

*Mikor a Dunántúlon jártam, fentről a Balatont is
láttam, Szép volt a víz csillogása, s a hullámok
csapkodása. Láttam e vidék dimbes-dombos táját,
Fentről alattam Fehérvart és Pápát. Szegedet – a
felhők közül lesve – csodás látvány volt,
hogyan a Tisza kettészelte.*

*Miskolc fölül – a Bükköt látva – megfogott
annak csodás varázsa. Innen repültem sok távoli
vidékre – bejárva a környéket – de mindig hazatérve.*

*És – hogy repülhettem 64 évet – köszönöm Istenem,
köszönöm Teneked! De ha már fölöttem beborul is az ég.
A felhők fölött továbbra is mindig kék az ég.
Fáradt lett az ired harcra, a kedve már nem cimbalmos.
Vágyakozva néz az égre, ott volt egykor a világ szépe!*

MOTTÓ:

*Felrepültünk, messze szállunk, előttünk egy távoli CÉL,
Jó pilóta végigjárja, de estére csak hazatér.*

*De mivel már nincs előttem semmi távoli CÉL,
Így az öreg SAS – lassan pihenni tér!*



Az ózdi ejtőernyőzés kezdetei

„Uram, nem csodákért és látomásokért fohászokodom,
csak erőt kérek a hétköznapokhoz...”²⁰³

Előjáróban – beszámoló egy kis tévelygésről – ami arra volt jó, hogy segítsen tisztázni az ózdi ejtőernyőzés kezdeteit és eloszlasson néhány, publikációban felelhető tévedést.

Ennek ellenére azért szereztünk új információkat is, aztán pedig egy elhatározást, hogy járjunk már végre a végére az ózdi ejtőernyőzés indulásának!

Nagy meglepetésemre, amikor az *Ózd-bánrévei ejtőernyőzéshez* az anyaggyűjtést végeztem, egy, az ózdi „ugrótoronnyal” kapcsolatos *utalást* találtam. Ez ugyancsak meglepett, de mivel csak nagyjából egy *utalás* volt, próbáltam a teljes bizonyosságot is megszerezni.

„...A leglátványosabb eszközök az ugrótoronyok voltak. Ezek, ha ma meglennének, ipari műemlék értékkel érnének fel. Jó néhány volt belőlük: Rákoson, Mátyásföldön, Csepelen, a Népligetben, Miskolcon és Ózdon. A '40-es években létező toronyokat mind a levették, mind a katonák használták.

1943-ban készült el a rákosi gyakorlótéren a levette-ugrótorony. Ennek rendelték meg külföldön a terveit 1936-ban. Annak idején a sajtó kiemelt figyelemmel tájékoztatott építéséről, de a háború miatt az építkezés helyszínét nem nevezte meg.

Machalek István, a békéscsabai repülés történetéről írott könyvében említi mind a mátyásföldi, mind a csepeli toronyt.

Az ugrótoronyokon a háború alatt légvédelmi géppuska volt felszerelve (Miskolc).²⁰⁴ A háború végére szinte mindegyik romokban hevert. 1945 után néhányat újjáépítettek, és sokáig használták a kiképzéshez.

Sajnos, igen kevés adat maradt fent róluk. A mátyásföldi 85 m magas volt. A csepeli torony közel volt a rádióadó antennájához, bombatámadás során egyszerre dőltek le.

A Népligeti torony 1956. márc. 10-július 10. között épült. Még a hatvanas években működött. Ez három toronyból állt, köztük kábel volt kifeszítve. A mindenkori széliránynak megfelelően tudták használni kialakítása miatt. A miskolci toronyt újjáépítés után,²⁰⁵ 1958. április.27-én avatták fel.

Az ózdi torony roncsait 1956-ban gyűjtötték össze...²⁰⁶

A tanulmányban említett többi objektumok keletkezését, létezését, esetleges megsemmisülését nem vizsgáltam, engem az ózdi és ennek kapcsán a miskolci érdekelt! Bár végig olvasva, vannak a többivel kapcsolatosan is kételyeim, gondolataim...

²⁰³ Antoine de Saint-Exupéry: Fohász

²⁰⁴ A miskolci ugrótorony sokkal később épült meg!

²⁰⁵ Nem volt újjáépítés, hanem egy új torony létesült.

²⁰⁶ Czigler Klára: Az ejtőernyőzés emlékeiből... (Magyar Repüléstörténeti Társaság – A repüléstörténeti konferencia közleményei 1999. p.93-96) / <http://www.vorosmeteor.hu/szakirodalom/03/99konf01.pdf>

Kiterjedt, sokévi kutatást végeztem az *ózd-i cserkészrepüléssel* kapcsolatosan is, amelyek egészen 1931-ig, illetve a hazai *vitórlázórepülés* kezdetéig nyúltak vissza.

Ezekből az időkből nagyon sok minden kiderült, így a „*cserkész*”, majd „*levente*” korszak, a *levente-ejtőernyős* szervezéseivel, próbálkozásaival is. Talán ebben az irányban kellene keresgélni? A háború éve alatt a *leventekiképzés* kapcsán lett volna itt ilyen?

A korabeli honvédségi elképzeléseket és iratokat tanulmányozva, okkal és joggal az az álláspontunk, nagy a valószínűsége annak, hogy Ózd is belekerült azon *leventekörzetek* közé, ahonnan toborzás folyt *ejtőernyőzésre*. Annál is inkább igaz lehet ez, mert Ózdon kiváló *cserkészrepülő egyesület* működött 1931-től. Akkor viszont nem az '50-es évek az ejtőernyőzés kezdete Ózdon?

„...Az előkészítő oktatást az ifjak a lakóhelyüknek megfelelő *leventekörzeteikben* kapják, erre a célra kiképzett oktatóktól. Lassan keresztülesnek az előkészítő *testedzésen*, majd



elméleti és gyakorlati ejtőernyő ismeretre tesznek szert. A fegyver- és lőszer-ismeret, tereptan, térképolvasás, műszaki alapismeretek, zártrendű gyakorlatokat a tökéletes harci kiképzés fejezi be.

Levente ejtőernyős jelvény²⁰⁷

Az ugrógyakorlatokat először repülőgépváz utánszókból, majd ugrótornyokból végzik, s csak ezután kezdődnek a valóságos ugrások...

A m. kir. honvéd ejtőernyős csapatok állományának kiegészítésére elsősorban az ejtőernyős leventéket méltatják figyelemre. Ezért minden évben felszólítják az ejtőernyős kiképzésre kedvet és hajlamot érző leventéket, hogy jelentkezzenek haderőnkívüli ejtőernyős levente előképzésre és a haderőnkívüli ejtőernyős előképzés elvégzése után álljanak be ejtőernyős katonának.

Felvételre „Felvételi tájékoztató”-ban előírt módon kell jelentkezni. Felvételi tájékoztatót az ejtőernyős leventecsapatok oktatóinál és ejtőernyős leventecsapatok állomáshelyén levő levente parancsnokságoknál lehet kapni.

A felvételi tájékoztatóval kérvény- és más nyomtatványt is adnak a jelentkezőknek. „tőernyős kiképzésre a levente körzetparancsnokságoknál lehet jelentkezni...”²⁰⁸

„... 1941 ősszel a fővárosi kerületekben, és jelentősebb vidéki településeken megalakultak az ejtőernyős levente szakaszok. 1941. októberben már ezek vonultak be az első 6 hetes

²⁰⁷ A II. világháború hadtörténeti portálja

²⁰⁸ Jánosy István: A repülés abc-je. Magyar Repülő Sajtóvállalat, Budapest. 1944.) p.183-193.
<http://www.vorosmeteor.hu/szakirodalom/03/44abc.pdf>

újonc kiképzésre. Dec. 6.-án volt az eskütételük. szeptemberben az eje. zlj. sorlegénységnek is 3 évre növelték a tényleges szolgálati idejét... ”²⁰⁹

Az *IHNETOV*²¹⁰ naplóját végigolvasva – amely szervezet az *ejtőernyős leventeképzés* is, és ennek egyéb vonatkozásaival foglalkozott, ezt dokumentálta is – *ózd* *ejtőernyős leventékre* való utalás nincs. Ugyancsak nem találtam a különféle ejtőernyős visszaemlékezésekben sem az *ózd* *kapcsolatot*.

A *Czigler Klára féle idézet* első része, azaz a háború előtti időszak kutatása, ezzel lezárható.

Mi volt azonban utána a háborút követően? Tekintsünk ki vázlatosan a külföldre, aztán a hazai történésekre!

A 2. világháborúban gyakorlatilag mindegyik jelentősebb *hadviselő* félnél megalakultak az *ejtőernyős alakulatok*. A *német*,²¹¹ *brit*,²¹² és *amerikai*²¹³ egységek kimagasló harcértéket képviseltek és nagynevű csaták résztvevői lettek, sok-sok sikerrel, de néha sajnos látványos kudarcokkal is, természetesen az ehhez mérhető veszteségekkel! A *szovjetek*, bár igen jelentős kiképzett ejtőernyős létszámmal rendelkeztek,²¹⁴ gyakorlatilag a háború során elfecsérelték egyéb célokra – egyszerű gyalogsági harcokra – ezeket az alakulatokat, néha kényszerből, néha koncepciótlanságból.

A háború tapasztalatait ez után mindenki ki akarta használni. A polgári életben elvégzett leválogatás és előképzés volt sok helyen az alapja az elkövetkező alakulatoknak.

Hazánkban sem lett ez másként, csakhogy itt is abba a hibába estek, hogy minőségi, *elitalakulatok* helyett, *szovjet mintára*, tömeghadsereget akartak létrehozni, amihez sem az anyagi, sem a személyi feltételek nem voltak adottak. De ez egy más történet.

²⁰⁹ Gibás Andor Szemelvények a magyar ejtőernyőzés történetéből (1945-ig) /

²¹⁰ Ifjúság honvédelmi nevelése és a testnevelés országos vezetése (IHNETOV)

²¹¹ A németeknél a fallschirmjäger (ejtőernyős vadász) alakulatok egy kimagasló képességű fegyvernem volt. A háború elején a belga erődrendszer lerohanása, majd Kréta szigetének elfoglalása, Mussolini kiszabadítása, Monte Cassino védelme, végül Normandia harcai és a vég. harcokban is mindenütt jelen voltak. Veszteségeik ehhez mérten kimagaslóak.

²¹² A britek a háború elején kezdték az igazi szervezést. 1942-ben már harcolnak Észak-Afrikában a 2. ejtőernyős dandár ejtőernyősei, a „vörös ördögök”. Aztán a szicíliai partraszállás következett, majd nekik is Normandia. Leghíresebb és legnagyobb veszteségű bevetésük a Market Garden volt, Hollandia területén, Arnhemnél, 1944. szeptember 17-től, súlyos kudarccal...

²¹³ Az USA a háború elején két ilyen hadosztályt állított fel. A 82. és a 101. ejtőernyős hadosztályokat. A 82-esek Szicília és Olaszország felszabadításában, a normandiai partraszállásban, valamint további hadműveletekben, Hollandiában, Belgiumban és végül Berlin elfoglalásában is részt vettek. A 101. hadosztályt 1942. augusztus 15-én hozták létre a louisianai Camp Claiborne-ban. A „vijjogó sasok” részt vettek a normandiai partraszállásban és a Market Garden hadműveletben is. Az ardenneki csata alatt a hadosztály Bastogne városát és annak környékét védte. 1945. augusztus 1-jén a hadosztályt visszavonták a franciaországi Auxerre-be, hogy felkészítsék a Japán elleni támadásra, erre azonban már nem volt szükség.

²¹⁴ 1937-re már 55000 kiképzett ejtőernyősük volt. 1935-37 közötti ilyen jellegű hadgyakorlataikon 400 – 1200 fős, katonai ejtőernyős alakulatok hajtottak végre ugrással egybekötött feladatokat. A világháborúban két jelentős hadműveletben vettek részt – 1942-ben a rzsevi csatákban és 1943-ban az Alsó-Dnyeper menti ütközetekben – és számos kisebb ütközetben, mint rohamgyalogság. Három hadtestéből kettő részt vett a bécsi és prágai támadó hadműveletekben is, valamint bevetették őket Mandzsúriában a megszállás idején. A háború után, mivel az amerikai légi szállítású hadosztályokat leépítették, a világ legnagyobb létszámú légi szállítású alakulata maradt.

A repülőkluboktól viszont elvárták, hogy legyen *ejtőernyős szakosztályuk*, ahonnan az előképzett fiatalokat a néphadsereghez lehetett irányítani. Ózdon sem volt ez másként.

1948-ban az *Országos Magyar Repülő Egyesület (OMRE)* keretei között ejtőernyős iskolát szerveztek, de a résztvevők nem ugrottak. 1949-ben az *MSZHSZ*²¹⁵ és majd csak később az *MRSZ*, valamint az *MHS* lettek a polgári ejtőernyőzést befogadó szervezetek. Az ejtőernyőzés bázisszervezete tehát először a *Magyar Szabadságharcos Szövetség (MSZHSZ)* lett – egy nem kimondottan repülőszervezet – egészen az *Magyar Honvédelmi Sportszövetség MHS* megalakulásáig.

Jellemző, hogy 1948-ban összesen 26 ejtőernyős ugrás került Magyarországon végrehajtásra (*repülőnapon*), 1949-ben már 74, 1950-ben 2450, 1951-ben pedig 9118. (1990-ben csak a Légierőnél 15000 ugrást hajtottak végre!)

Megkezdődött a több száz fiatal jelentkező kiképzése, ugyanakkor az oktatói gárda kialakítása érdekében is hathatós döntések születtek. 1950-re az oktatók megfelelő szintű képzése megtörtént, akik aztán egészen az évtized végéig becsülettel tették a dolgukat. Közülük sokan a magyar királyi honvédségben szerezték meg az ehhez szükséges tudásukat, ezt aztán az új rendszer vagy elfogadta és alkalmazta, vagy nem. Szélsőértéken voltak olyanok, akik a néphadseregben tisztos életutat jártak be, és megérték a nyugdíjat, öregkort, de sajnos olyanok is, akiket ilyen-olyan indokkal lehetetlenné tettek, néhányukat ki is végeztetett az új rendszer!

A kezdeti években a háborúból megmaradt technikai anyagokat használták, de aztán a néphadsereg biztosította a bekötött ugrásokhoz a *Gy.e.49.m.hb.*,²¹⁶ és a kézi nyitású *PD-6R* típusú ernyőket. 1952-re készült el a *Kerekes Pál* által tervezett *Gye.51.m.hb.* mintájú, peremes ejtőernyő.

Itt, előjáróban csak egy vázlatos eszmefuttatást végzünk, majd aztán részletezzük is az ózdi szakosztály létrejöttét és működését is.

A megyénkben a *miskolciak* voltak az elsők, ahol életképes *ejtőernyős szakosztály* jött létre.

1956-ig, egy nagyon látványos, intenzív fejlődésen ment át a hazai polgári ejtőernyőzés. 1956 az ejtőernyőzést is kisebb-nagyobb mértékben megrázta, de jelentős veszteségeket nem okozott. A szervezeti struktúra változott, amint arról már a repülési résznél írtunk. Az igazi lendületet azonban az újra beindított „*sorköteles előképzés*” hozta meg. Ekkorra a *Gye - 51M* gyakorlóernyőket a szovjet *D-1* hátermnyővel, és a *PZK-51* tartalékernyővel pótolták. Az *MHS* ekkor két *An-2*-es gépet is kapott.

²¹⁵ Magyar Szabadságharcos Szövetség. 1948. február 29-én alakult meg. Melynek üzemi, városi és községi szervezetei a Magyar Kommunista Párt irányításával „eredményes politikai felvilágosító munkát végeztek, mozgalmi életet éltek”. Így rövid idő alatt jelentős tömegszervezetté vált. Az újjáépítés után céllövő, motoros, kerékpáros, sí, lovas és ejtőernyős szakosztályokat, kultúrcsoportokat működtetett.

²¹⁶ A megoldást az időközben beszerzett szovjet *PD-6R* típusú ejtőernyők mellett az jelentette, hogy időközben Karsay István százados a BM rendőrségi raktárában mintegy 500 darab új amerikai ejtőernyő-kupolát fedezett fel. Ezeket a székesfehérvári ejtőernyő-javító műhelyben kétszákos, bekötött rendszerre alakíttatta át, így a beérkező *PD-6R* típusú szovjet ejtőernyők mellett „csapaternyőként” vették használatba *Gy.e.49.m.hb.* típusjelzéssel.

Básti József emlékei szerint az ózdi klubban 1957-ben *Sarkadi József* kezdte el az ejtőernyős szakosztály megszervezését. A kezdetek nem voltak valami biztatóak, mivel mindösszesen csak hat jelentkezőt talált. 1958-ban indultak el az elméleti képzések, de az egész ügy nem jutott tovább a kezdeti próbálkozásokon, ugrásokról még szó sem lehetett. *Sarkadi Józsefen* kívül az alapítók a következők voltak: *Téglási Gyula, Pintér László, Migaja József, Batizi János.*²¹⁷

Ezzel azonban én nem értek egyet, ezt egy kicsit korábbra teszem a kutatásaim alapján és ezt bizonyítani is próbálom. Ráadásul itt fény derül az ózdi „ugrótorony” kérdésére is!

Ez volt az első komolyabb nyom. Ebből azután időben vissza, majd előre nézve sok minden kiderült!

„Az ózdi ejtőernyősöknek igazuk van!

„Van egy fiatal barátom, aki három éve ejtőernyős, és már huszonötször 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. Lábunk alatt ropog a fagyos hó, Csépanyi Dezsővel, a MÖHOSZ²¹⁸ városi elnökével! Itt vagyunk Ózdon, egy sportpályán, a repülők klubhelyiségétől alig negyven méterre. Nyáron ezen a helyen röplabdáznak, teniszeznek 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 sokéiig nézték az ejtőernyősöket. Bátor embereknek nevezték őket.

Sajnos ez már a múlté, Ózdon valóban megszűnt az ejtőernyős kör. Az ugrótorony felszerelése – ami sokezer forintos érték – most itt fekszenek a hó alatt gazdátlanul, kitéve a teljes romlásnak.

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 gyár vezetősége és a városi pártbizottság segítségével a repülők olyan klubhelyiséget kaptak, amit szépen berendezhettek és központi fűtése van.

²¹⁷ Básti József visszaemlékezései

²¹⁸ Magyar Önkéntes Honvédelmi Szövetség

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 ejtőernyőskör feloszlása azzal fejeződik be, hogy Papp László, a körvezető lemondott, később bevonult katonának. Ezzel Borsodi elvtárs és a klubtanács 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 érdekükben, 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 rendszeren megtartja a foglalkozásokat. A repülési osztály arról is gondoskodik, hogy a tervezett ugrásokhoz repülőgép álljon a kör rendelkezésére.

N. I. ²¹⁹

Nos, ennyi. Nézzük aztán a kiolvasott tényeket!

A cikk 1956 legelején jelent meg, így a történések és előzmények, melyekről közvetve, vagy közvetlenül szó van, nagyjából 1954-55-re datálhatók.

Az első ejtőernyős körvezető tehát e szerint, *Papp László*? 1955 nyarán már 25 fő ejtőernyős kerül említésre, akik ugrásra alkalmas kiképzettségi szinten vannak.

Arra nem derül fény a cikkből, hogy az ugrásokat miért nem a *bánrévei repülőtéren* próbálták meg végrehajtani, miért akartak *Miskolcra* járni? Ennek egyetlen kézzelfogható és logikus magyarázata van, ekkor nincs motoros gép *Bánrévén*. Esetleg az ózdi körvezetés nincs még olyan oktatói – tapasztalati szinten, hogy esetleg „vendég” géppel a *bánrévei repülőtéren* önállóan ugrásokat szervezzen?

Ebből következtetem, hogy az *ejtőernyőskör* szervezése valamikor 1953-54-ben már elkezdődhetett. Annál is inkább, mivel mind a párt, mind a különféle tömegszervezetek, a *repülés és ejtőernyőzés* kiterjesztését szorgalmazzák ezekben az években, tekintettel a *néphadsereg* óriási mértékű fejlesztésére.

²¹⁹ Repülés, 1956 (9. évfolyam, 1-10. szám) 1956-03-01 / 3. szám

„ *Alapszerveink április 4. méltó megünnepléséért*

Országunk dolgozói lelkesen készülnek felszabadulásunk nyolcadik évfordulójának méltó megünneplésére. Bányák, üzemek, építkezések és falvak dolgozói felajánlások ezreivel köszönik meg a Szovjetunió népeinek és Sztálin elvtársnak szabadságunkat, boldog jelenünket és biztos jövőnket.

Szövetségünk növendékei, a termelő munkában tett felajánlásukon kívül az alapszervezetekben tett számos vállalással még ünnepélyesebbé teszik azt a napot, amely lehetővé tette részükre, hogy repülők, ejtőernyősök legyenek... ”²²⁰

„ ... – *Ejtőernyős sportunk sokat erősödött, izmosodott az év folyamán. Sokkal népszerűbbé vált, mint az előző évben volt, ennek tulajdonítható, hogy fokozatosan egyre több és több fiatal kapcsolódott bele a legbátrabbak sportjába.*

– *A jövőben még jobb munkával igyekszünk majd fejleszteni a magyar sportrepülést és az ejtőernyősportot – folytatta Rágyánszky András. – A fiataljaink tökéletes kiképzése érdekében arra törekszünk, hogy a klubkiképzés mellett minél nagyobb mértékben részesüljenek a szervezeti iskolai oktatásban. Az ejtőernyős-sport továbbfejlesztését pedig nagyban fogja segíteni a már építés alatt álló csepeli és a népligeti ugrótorony... ”²²¹*

Ezt aztán igazolja a következő riport is, amit szintén megtaláltam. Ebből még több minden azonosítható, nagyjából helyre tehető az időpontok és a kezdeti történések is.

„ *Lelkesen dolgoznak az ózdi ejtőernyős sportolók*

Ózdon az MRSZ ejtőernyős körében a volt körvezető hanyagsága következtében úgyszólván megszűnt az ejtőernyőzés.

Mándics József – aki mint növendék az elmúlt év elején kezdte megismerni a „bátrak sportját” – jó munkájának eredményeként ejtőernyős iskolára került. Ott még jobban megismerte és teljesen elsajátította az ejtőernyőzést. Amikor az iskoláról hazakerült, lelkesen hozzá látott az ejtőernyős kör újjászervezéséhez

Munkájának meg is lett az eredménye. Rövidesen 35 tagot szervezett az ejtőernyős-körbe és tudását átadta a fiataloknak. Mándics elvtárs rövidesen igen népszerű lett a növendékek körében. Most már igen sokan keresik fel az ejtőernyős kört az ózdi fiatalok közül. Legszorgalmasabb tanítványa Fürjes Ferenc, aki a szervezés munkájában is segít oktatójának. Fürjes Ferenc szorgalmasan készül a március 7-i ejtőernyős ugrásra. Az elméleti oktatásban segítséget nyújt Pohóczki Zoltán ipari tanuló és Papp László lakatos is.

Az ejtőernyős kör tagjai a vitorlázó repülőkkel együtt kultúr csoportot szerveztek és most készülnek az MRSZ kultúrversenyére, hogy bizonyítsák, rátermettségüket. A kultúr csoport

²²⁰ Repülés, 1953 (6. évfolyam, 1-24. szám) 1953-03-10 / 5. szám

²²¹ Népsport, 1953. január (9. évfolyam, 1-22. szám) 1953-01-02 / 2. szám

megszervezésében segítséget nyújtott a helyi DISZ szervezet vezetősége is. Így mélyül el a kapcsolat a DISZ és az MRSZ szervezetei között.

Ilyen az ózdi ejtőernyősök élete, ahol örömmel fogadják azokat a fiatalokat, akik meg akarják ismerni a „bátrak sportját“, az ejtőernyőzést.”²²²

A riport szerint már Mándics József előtt is volt valaki „körvezető”, akinek hanyagságából „úgyszólván megszűnt az ejtőernyőzés”...

Ebből eredeztethető, hogy 1951 -52 a valóságos kezdet, vagy még korábbi?

A cikk szerint Mándics József 1953 elején kapott valahol kiképzést. Azt, hogy hol egyelőre homály fedi, mert csak utalásokat találtam.

„Jöjj velünk repülni...

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

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

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

Jelentkezési feltételek:

Repülőgépezető, 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:

Az 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.

²²² Észak-Magyarország, 1954. március (11. évfolyam, 51-76. szám) 1954-03-04 / 53. szám

A *Repülés*-ben 1953-ra egy helyen a *farkashegyi repülőteret* említi egy cikkében *Solymosi Ferenc*, ahol akkor ejtőernyős iskola volt. Lehetett azonban máshol is. Az a *Papp László*, aki a korábbi riportban körvezetőként szerepel, itt akkor még csak „aktív tag”.



A repülési fejezetben, az 1950-es, *legelső bánrévei repülőnapról* részletesen beszámoltunk. Ott is a nap egyik fénypontja volt az ejtőernyős ugrás, amit akkor még nem az ózdiak, hanem az *MSZHSZ* máshonnan érkezett sportolói mutattak be. Ez is inspirálhatta azonban az ózdi fiatalokat, hogy ejtőernyős szakosztályuk is legyen!

„... A műsor utolsó száma a szabadságharcos ejtőernyősök bemutatója volt. Tizennégy fiatal szabadságharcos mutatott be csoportos ejtőernyős ugrást, többen közöttük időzítve ugrottak. Bemutatójuk ugyancsak hatalmas sikert aratott...”²²⁴

Tehát nem tévedünk, amikor 1953. előttre tesszük az ózdi ejtőernyőzés kezdetét! A korábbi *Básti idézet* is igaz lesz azonban részben, mert Ózdon az ejtőernyőzést – mint látni fogjuk – többször, többek próbálták meg szervezni, újraszervezni, újraindítani, egyáltalán életképessé tenni.

1953-tól az ejtőernyőzéssel kapcsolatosan a *Repülés*-ben is sok cikk van. Receptet is próbálnak adni az ejtőernyős-körök megszervezéséhez.

„Ejtőernyős kiképzésünk egyre inkább dolgozó ifjúságunk tömegsportjává válik. Mind több fiatal vesz részt az ejtőernyős körök munkájában. Az előttünk álló feladatok, valamint az átszervezéssel kapcsolatos hiányosságok szükségessé teszik, hogy ismételten beszéljünk az ejtőernyős körök szervezésének gyakorlati kérdéseiről, melyek áttanulmányozása után körvezetőink majd egységesen tudják vezetni szervezési munkájukat. E cikkünk legfőbb célja, hogy az ejtőernyős körök szervezéséhez módszertani segítséget nyújtsunk aktívainknak.

Az első fontos feladat, hogy az ejtőernyős iskolát végzett növendékekből kiválasszunk egy elvtársat és az ejtőernyős felelős tisztségével bizzuk meg. Fontos, hogy a kiválasztott elvtárs a gyakorlati ejtőernyőzés mellett, szervezési tapasztalatokkal rendelkezzen és politikailag is jó előmenetelt tanúsítson. A következő lépés az, hogy hívják össze az összes olyan elvtársat, akik

²²³ *Repülés*, 1953 (6. évfolyam, 1-24. szám) 1953-03-25 / 6. szám

²²⁴ *Népsport*, 1950. augusztus (6. évfolyam, 153-173. szám) 1950-08-07 / 157. szám

valamely ejtőernyős tanfolyamon, iskolán már kiképzést nyertek és ugrási gyakorlattal rendelkeznek. Ezekből az elvtársakból alakítsuk meg az aktívát és ismertessük velük az elvégzendő feladatokat. Az aktivisták elsősorban saját munkahelyükön végezzék az ejtőernyős szervezést. Ezenkívül menjenek el olyan más üzemekbe is, ahol, nincs ejtőernyős aktivista és beszéljenek az üzem fiataljaival. Igen jól bevált módszer, hogy a DISZ- napok után, vagy az egyéb ifjúsági összejöveteleken az aktivisták megismertetik – előadásaikkal és elbeszéléseikkel – az üzem fiataljait az ejtőernyős kiképzés szépségeivel és honvédelmi jelentőségével. Bemutatják az ejtőernyő összehajtását és elmagyarázzák annak működését.

Sok fiatal még nem látott ejtőernyőt, s bizonyos fokig idegenkedik a kiképzéstől. De ha ismeretjük az ejtőernyő működését és bemutatókat végzünk, soknak megváltozik előbbi véleménye, és mint a tapasztalat mutatja, tömegesen Jelentkeznek ejtőernyős ugrásra. Fontos, hogy kihangsúlyozzuk és minden ténykedésünkkel bebizonyítsuk azt, hogy az ejtőernyős ugrás teljesen biztonságos.

A körök megszervezésénél az aktivistáknak határidőre megszabott feladatot adjunk. Közben állandóan ellenőrizzük a kiadott munkának elvégzését és ahhoz segítséget is nyújtunk. Propagandamunkánknál találkozhatunk idegenkedő és sokszor ellenséges megnyilvánulásokkal is.

Ezeket úgy verhetjük le sikeresen, ha az ejtőernyős ugró elvtársak saját élményeiket mondják el a leendő ugróknak.

A körökbe elsősorban a DISZ-fiatalok közül vegyünk fel tizenötéves kortól fiúkat és lányokat. Tartsuk mindig szemelőtt azokat a szempontokat, melyeket dolgozó népünk az ejtőernyősöktől megkíván. Igen fontos, hogy amíg a kör szervezetileg meg nem alakul, a jelentkező fiatalokat azonnal lássuk el feladatokkal. Bizzuk meg olyan munkákkal őket, hogy hozzanak magukkal üzemükből még több fiatal. A jelentkezőket folyamatosan küldjük szakorvosi vizsgálatra. Az orvosi vizsgálatokat lehetőleg a kör munkájának megindulása előtt fejezzük be. Az ejtőernyős kiképzésre orvosi szempontból nem megfelelő elvtársakat a kör kiképzéséből vonjuk ki és irányítsuk más területre.

Az ejtőernyős aktivistákból válasszuk meg ezután a kör vezetőségét. A kör vezetősége áll: egy körvezetőből, egy körnevelőből és két körvezető helyettesből. Az egyik vezetőhelyettest meg kell bízni az anyagok kezelésével...²²⁵

Ezek után e sportokat a „minősített”, azaz magasabb szintű besorolásokba is bevitték. Ennek az erkölcsi elismerésen túl azonban voltak egészes praktikus okai is. A minősített sportolókat sokkal könnyebben lehetett a munkahelyekről kikérni, szabadságotolni, versenyekre vinni és az akkori szociális juttatások köre is bővebb volt számukra.

„ Repülök, ejtőernyősök, modellezők! Legyetek minősített sportolók!

²²⁵ Repülés, 1953 (6. évfolyam, 1-24. szám) 1953-03-25 / 6. szám

A repülés, ejtőernyőzés és a modellezés első. ízben szerepel az OTSB,²²⁶ 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.

A sportminősítési szabálykönyv rendeltetése kiterjed tehát a repülősportokra is. Ezért minden magyar repülő-, ejtőernyős- és modellezősportoló kötelessége, hogy a sportminősítés szabályait ismerje, ismertesse és hogy a sportminősítési rendszert népszerűsítse.

A repülősportok bevezetése az egységes sportminősítési rendszerbe már ezidáig is számos fiatal érdeklődését keltette fel a repülés, ejtőernyőzés, avagy a modellezés iránt. Ezek a fiúk és leányok elvárják azt, hogy szorgalmas munkájuk ellenében sportminősítési osztályba sorolt sportolók legyenek. Ez arra kötelezi a Magyar Repülőszövetség minden függetlenített és társadalmi funkcionáriusát, hogy a sportminősítési munkát a lehető leglelkismeretesebben végezze.

A MRSZ. Központi Vezetősége a jövőben nagy gondot fordít erre a munkára, mert a sportminősítési rendszer a minőségi munka meg. Javítására ösztönöz alapszervi titkárt, oktatót, sportolót egyaránt. Lemérhető egy MRSZ alapszervi titkár munkája azzal, hogy hány minősített sportolója van. Lemérhető pl. egy modellező oktató eddigi tevékenysége aszerint, hogy hány minősített modellező sportolót nevelt már ki. Természetesen, pl. egy ejtőernyős sportolónak is edzései és ugrásai alkalmával jó munkát kell végeznie ahhoz, hogy a kívánt minősítési szintet elérje.

A szabályzat a sportolókat sokoldalúságra neveli, s előírja az MHK - próbák letételét. Az érdekes és I. osztályú sportolóknak az MHK II. fokozattal kell rendelkezniük; a II. és III. osztályú sportolóknak pedig az MHK I. fokozat próbáit kell teljesíteniük.

Igen fontos a sportminősítési szabályzatnak a sportolók nyilvántartására vonatkozó része is. Ez pontos képet ad a minősített, vagy minősítés előtt álló minden magyar repülőről, ejtőernyősről és modellezőről.

Az előttünk álló nyári évad a sportmi-



²²⁶ OTSB (Országos Testnevelési és Sportbizottság). 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 Direktórium), 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 Gyerme-, Ifjúsági és Sportminisztérium, 2004-től Nemzeti Sporthivatal, majd 2007-ben beolvadt az Önkormányzati és Területfejlesztési Minisztériumba.

nősítések jegyében folyjon le. Ne legyen pl. olyan továbbképző ejtőernyős ugrás, ahol az ugró ne kapna – az egyszerű gépelhagyáson és földet- érésen kívül – olyan feladatot, amely számára egy lépést jelent a minősítés elérésére.

A sportminősítési munkát legjobban a versenyek segítik elő. Az elkövetkező nyáron tehát minél több egyszerű minősítő versenyt kell rendeznünk.

A legfontosabb tennivaló elsősorban az, hogy minden MRSZ - funkcionárius, oktató és sportoló alaposan tanulmányozza át a sportminősítési szabálykönyvet. Ne történjék meg az, hogy a minősítési munka rosszul menjen azért, mert az illetékesek nem tanulmányozták át, tehát nem ismerik a szabályzatot.

Legyen mindnyájunk egyik főfeladata az egységes magyar sportminősítési rendszer népszerűsítése, mert csak a jó sportminősítési munka árán foglalhat el repülésünk, ejtőernyőzésünk és modellezésünk méltó helyet a hazánknak már oly sok dicsőséget szerzett sportok között.”²²⁷

Térjünk most vissza az ózdi dolgainkra!

A korábbi cikk alapján mielőtt a miskolciakat mi is elkezdénénk leminősíteni, amiért nem adtak többször is lehetőséget az ózdiaknak az ugrásra, tegyünk azért oda egy kis kitérőt, hogy a cikkíró alaposan körbejárta-e ezt a témát? Ekkor 1956 nyara van.

„ AZ ELSŐ FECSKÉK

Július elején szokatlan esemény történt a miskolci repülőtéren. Nem messze a (hangártól tíz ejtőernyős ugrott le egy begördülő teherautóról. Percek alatt lerakták a rakományt. Két sátrort, tíz ágyat, matracokat, lepedőket, takarókat. Egy tele ládát keksszel, gyümölcsizzel, sajttal, gyulai kolbásszal, cukorkával. Alig egy óra múlva már álltak a sátrak, és megkezdődött a miskolci ejtőernyősök tíznapos táborozása.

Mint kiderült, nagy fába vágták a fejszéküket; Sztankó László ugrásvezető, táborparancsnok, Tabár Piroska, Kovács Antal, Törőcsik Béla, Horváth Imre, Északi Gyula, Jablonkai Árpád, Kónya István, Seres Károly és Nagy Sándor, amikor elhatározták, hogy egyszerre veszik ki a szabadságukat és saját maguk teremtik elő a tíznapos tábor költségeit. Erre végül mégis sikerült.

Balázs elvtárs, a miskolci „Célfuvar”



Felkészülés az ugrásra. Az ugrásvezető gondosan megmagyarázza a gépelhagyás mozzanatait. Ez nagyon fontos, mert ettől függ az ugrás értéke



Ugrás előtti ellenőrzés. Az oktató minden felszállás előtt aprólékosan megvizsgálja a felszerelést, és csak ezután ülhet gépre a növendék. Tabár Piroska következik ugrásra

²²⁷ Repülés, 1954 (7. évfolyam, 1-24. szám) 1954-03-25 / 6. szám

vállalat igazgatója és Hús László párttitkár tehergépkocsival, a Füzért és a Tejipar élelmi-szerrel, a Kenyérgyár zsemlyével látta el őket, teljesen ingyen. A repülőtéri állami gazdaság igazgatója már nem volt annyira „gavallér”, csak fejenként nyolc fillérrel járult hozzá étkeztetésükhöz. Szerettek volna támogatást kapni a Borsodi Szénbányászati Tröszt Bányász sportkörétől is, de ezt csak arra az esetre ígérték, ha hátat fordítanak az ejtőernyőzésnek és áttérnek a labdarúgásra. Jánosi József pilóta fáradhatatlanul és tudása legjavával járult a tábor eredményes munkájához.

A táborozás mérlege azt mutatja, hogy egy csapat lelkes embernek minden sikerül! Jövőre nagyobb létszámmal rendezik meg nyári táborozásukat. Miskolcot a vidéki ejtőernyős sport fellegvárává akarja tenni. Már elkészült egy korszerű ugrótorony összes vasalkatrésze, meg van az alapozáshoz szükséges cement, most már csak a tanács városrendezési osztályán múlik, hogy végre a sok huzavona után kijelöljön egy megfelelő helyet, ahol novemberben felállíthatják a tornyot.

Sztankó élvtárs ugrásvezető biztos benne, hogy az ugrótorony üzembehelyezése olyan propagandát jelent majd az ejtőernyőzésnek, hogy nem győzik kiválogatni a jelentkezőket, s nem marad csupán üres ígéret, (hogy „lepipálják” a pestieket. Tabár Piroska szavaival: „beleértve a lányokat is”).

S. B. ²²⁸

Tehát, kedves N. I. cikkíró, ezt elolvasva a miskolciak sem dúskálnak a javakban és talán a „becsapás” jelző is túlzás, legfeljebb az ígéretnek lehetnek volna esetleg mérsékeltebbek, alaposabbak és a szervezés sokkal jobb. Ott Miskolcon is most indulnak a dolgok, a saját ejtőernyős körük is súlyos gondokkal küzd. A képek alapján is látszik, hogy ott is „kisgépes” ugrások vannak, Po-2-esből, ami ugye nem egy hatékony és szapora kiképzési mód.

Azt én értem, hogy egy olvasói levélre a reagálás mintaszerű, de a tények azért nagyjából mást sugallnak. Az ejtőernyőzéshez, mint annyi máshoz is, a feltételek sokaságának megléte kell, a „harcos buzgalom” csak egy ezek közül. Majd a későbbiekben látjuk, hogy a technikai szükségleteken kívül és a felkészüléshez is nélkülözhetetlen dolgokon át, jó és hozzáértő, elkötelezett szervező is kell, és nem árt az a magas fokú szakértelem sem, ami ehhez a veszélyes sport, veszélytelen üzéséhez elengedhetetlen!

Most az ózdi ugrótorony ügye is jöjjön megint, mert ezt nem fejeztük be!

Nézem az ózdi „ugrótorony” alapozásának helyét a fényképen, gépészmérnöki szemmel. Ez sajnos nem egy ugrótoronyláb alapja, ami alapesetben is 50... 70 méter magas, erőteljes acélszerkezet, a maga tömegével és speciális igénybevételeivel, hanem legfeljebb inkább egy, az ejtőernyőzésben „bitó”-ként elhíresült, és emlegetett, gyakorló berendezés része.

Egy igazi ugrótorony acélszerkezete nem fekkhetne a hó alatt, mert az méretben és tömegben is nagyon nagy, ennek elfedéséhez több méteres hó kellene!

²²⁸ Repülés, 1956 (9. évfolyam, 1-10. szám) 1956-07-01 / 7. szám

Az „*ugrótorony*” az egy teljesen más dolog, majd a későbbiekben a *miskolci – diósgyőrit* be is mutatjuk, az egy nagyon komoly acélszerkezet. Ilyen csak Budapesten létezik ekkor, és külföldön.

A toronyból nyitott ejtőernyővel érkeznek le a gyakorló ugrók, szokják a magasságot, a szelet, a talajra érkezést, de mindezt szabályozottan, különösebb veszélyek nélkül. Ja, és nem kell hozzá sem repülőgép, sem üzemanyag...

A „*bitó*” az ejtőernyősök talajra érkezésének a gyakorlására szolgál, néhány méter magas, köteles, csigás, egyszerű acélszerkezet. A hevederbe kötött ejtőernyőst olyan magasra húzzák, hogy az ejtésakor a sebessége, az ejtőernyővel való süllyedés, földre érkezési sebességének feleljen meg. Ily módon megtapasztalja ezeket az érzéseket.

Nos, tehát nincs és nem is volt „*ugrótorony*” Ózdon!

Ez az egyszerűbb szerkezet a „*bitó*”, viszont majd megépítésre kerül a *bánrévei repülőtéren* a hangár mellett és használják is szorgalmasan az ejtőernyősök. Acélcsőből, hegesztve létrehozott szerkezet, ez *Bánrévén* nagyjából 1958-ban készült el, amikor igazán komolyra fordult az *ózdi ejtőernyős szakosztály* élete.

Tegyünk itt egy kis kitérőt a *diósgyőri ugrótoronyhoz*, amelynek az *ózdi, bánrévei ejtőernyősök* életében is óriási jelentősége lesz! Sőt, az ország számos pontjáról érkeznek ide fiatalok a gyakorlásra.

A képek alapján aztán látható, hogy ez mekkora szerkezet!²²⁹

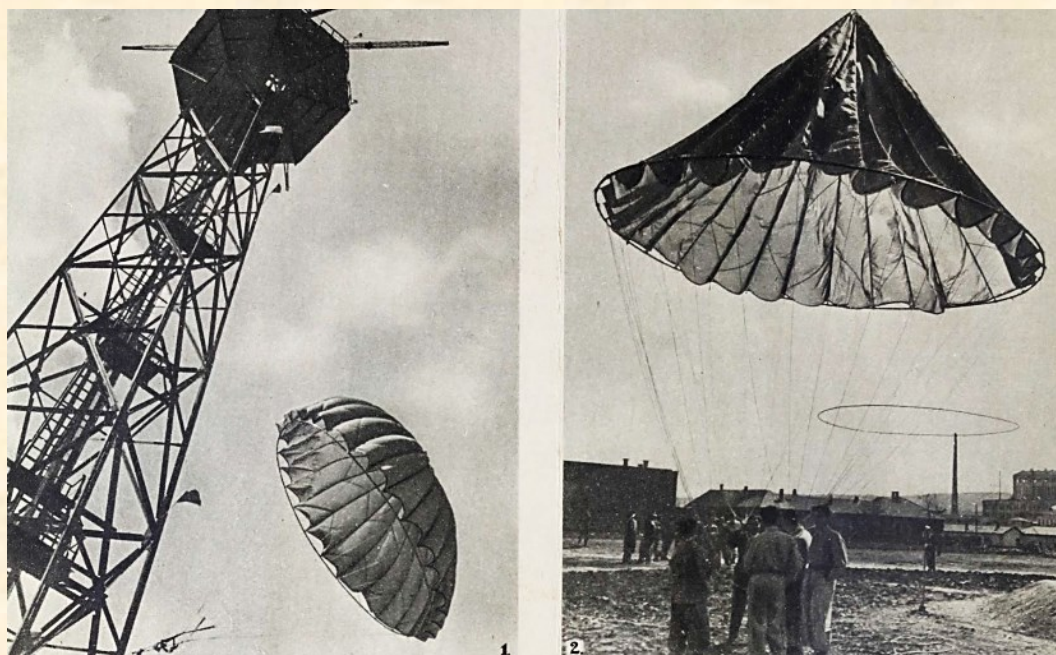


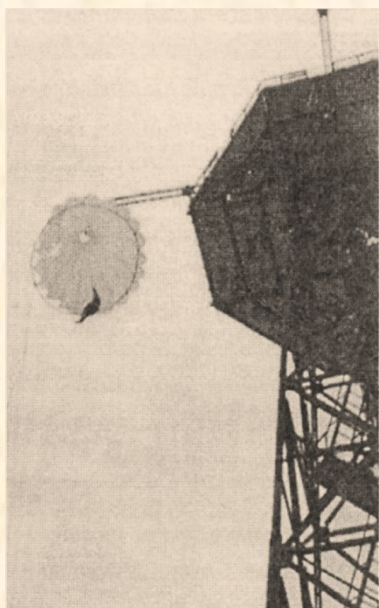
A képeken kiválóan látszik a torony acélszerkezeti megoldása, a feljárólétra rendszerrel, a pihenő-szintekkel. A toronytető kialakítása, rajta a széliránynak megfelelően elforgatható ejtőernyő-konzolokkal, amelyekhez az ejtőernyők kötéllel rögzítettek.

²²⁹ Repülés, 1958 (11. évfolyam, 1-12. szám) 1958-05-01 / 5. szám

Ez tényleg *torony* és rendelkezik minden olyan elemmel, szerkezeti résszel, ami az ilyen építményekre jellemző (fő- és segéd tartók, merevítések, szélrácsok, csomópontok...).

Az ejtőernyőt pedig egy vékony, acélgyűrűs szerkezet, állandóan nyitva tartja.





**A miskolci ugrótorony
avatása.
A vitorlázógépben
Krajpos Zoltán²³⁰**



Néhány egyéb képet is bemutatunk, mert a különféle forrásokban – főleg az internetes megnyilatkozásokban – a *diósgyőri ugrótorony* helye nem mindig helyes! Egyébként soha sem állt a repülőtér mellett, mindig is *Diósgyőrben* a stadion mellett volt!



Fénykép a diósgyőri várból. Ott látszik az ugrótorony a kép közepén

²³⁰ Az ugrótorony a diósgyőri városrészben, a régi stadion szomszédságában volt felállítva. A miskolci sportrepülés és ejtőernyőzés története II.



Nagy József fotomontáza.



Avatási ünnepség.

„56 méteres ejtőernyős ugrótorony épül Diósgyőrben

A diósgyőrvasgyári sportrepülők részére a DIMÁVAG Gépgyár vasszerkezeti üzemének dolgozói egy ötvenhat méteres ugrótorony készítését kezdték meg. A szél irányának megfelelően forgatható toronyból a repülést kedvelő sportolók gyakorolják majd az ejtőernyős ugrásokat. Ez lesz egyébként az ország legkorszerűbb ugrótornya. A tornyot a nyáron a vasgyári stadion melletti részen állítják fel.”²³¹

„ Ejtőernyős ugrótorony avatása

Elkészült a Magyar Honvédelmi Sportszövetség DVTK repülő- klubjának az országban egyedülálló ejtőernyős ugrótornya

Ünnepélyes pillanatra készülnek a diósgyőri sportrepülők és ejtőernyősök. Vasárnap avatják föl és adják át rendeltetésének a vasgyári stadion térségéből kiemelkedő ejtőernyős ugrótornyot. Régi álmuk vált valóra a sportjukat szerető ejtőernyősöknek. Külföldi példák alapján, megteremtették a lehetőségét annak, hogy Miskolcon az ország oly sokat emlegetett második városában az ejtőernyőzést szakszerűen, az oktatás magas színvonalának megfelelő-

²³¹ Észak-Magyarország, 1957. május (13. évfolyam, 100-125. szám) 1957-05-12 / 109. szám

en, veszélytelenül sajátíthassák el. Repülőgépből való ugrás alkalmával az oktató útjára bocsátotta növendékét, a földetérésig nem volt alkalma segítséget nyújtani, tanácsot adni. A felépült torony viszont lehetővé teszi, hogy – mint az úszómester a vízben, – kiugrástól a földetérésig végig kísérje az ugrót, tapasztalataival és tanácsaival segítse elő a fellépő nehézségek legyőzésére. Nem hanyagolható el az a körülmény sem, hogy a toronyból való ugrással az egy ugrásra eső költség jelentősen csökken, s az itt megtakarított összeget hasznosabb célokra fordíthatja a szakosztály.

–Az avatásra a szakosztály vezetősége ünnepélyes műsort állított össze, – mondja Csorba László sporttárs.

Az ugrótoronyt az MHS országos elnöksége veszi át, utána bemutató ugrásokat fog végezni, előbb repülőgépből, majd az ugrótoronyból Sztankó László, a Magyar Népköztársaság érdekes sportolója, a világbajnoki keret tagja, akit valamennyien ismerünk a nagy szaktudást igénylő stadionugrásokból. Ugyancsak ugrani fog az ünnepségen Budapestről meghívott Kasztély Miklós ejtőernyős világrekorder. Majd motoros és vitorlázó repülőgépek díszelgése következik, amit az egyesület legjobb repülősei mutatnak be. A legifjabbak számára a műsor megkezdése előtt látványos modellező bemutató teszi felejthetetlenné ezt a napot. A kis benzinmotoros gépek légi harcot és műrepülő mutatványokat fognak végrehajtani, a lök-hajtásos modellek pedig körrepülést.

Az ünnepélyes hangulatban sem feledkezhetünk el azokról a szervekről és személyekről, melyek hozzásegíthették a megye ifjúságát az ugrótorony megépítéséhez. Gondolunk itt elsősorban a Lenin Kohászati Művek pártbizottságára és Valkó Márton igazgató elvtársra, aki az ifjúság kérésének eleget téve, minden rendelkezésére álló támogatást megadott a munkálatok sikeres elvégzéséhez. Meg kell említeni Orbán Tibor mérnök elvtársat, aki a szovjet dokumentációk átdolgozásával, a helyi követelményeknek megfelelően tervezési munkálatokat végzett el, továbbá' azokat a dolgozókat, akik a kedvezőtlen, időjárás közepette is, fáradságot nem ismerő munkával, határidő előtt elkészítették a szerelést.

Reméljük az MHS és a DVTK vezetősége a jövőben is hasonló támogatást fog nyújtani a repülő és ejtőernyős szakosztálynak, mert mint a szakosztály vezetői mondják, jelen létesítmény megteremtésében igen hathatósan kivették a részüket.

Az elkészült ugrótorony a társadalmi szervek összefogásának szép megnyilvánulása volt. Ez is bizonyítja, hogy milyen nagy feladatok megoldására képesek társadalmi szerveink egy nagy cél megvalósítása érdekében.

Paulovits Ágoston ²³²

„Ünnepélyesen adták át Diósgyőrött az 56 méteres ejtőernyő ugrótoronyt

Vasárnap délelőtt ünnepélyesen adták át a Magyar Honvédelmi Sportszövetség képviselőinek a Diósgyőrött felépített első szabályos ejtőernyő-ugrótoronyt. Az avatási ünnepségen a Magyar Honvédelmi Sportszövetség országos és megyei, valamint városi képviselőin kívül

²³² Észak-Magyarország, 1958. április (14. évfolyam, 77-101. szám) 1958-04-25 / 97. szám

ott voltak a párt-, tanácsszervek, továbbá a diósgyőri gyárok küldöttei, nagyszámú sportoló és érdeklődő.

Az 56 méter magas ugrótornyot a Lenin Kohászati Művek támogatásával a honvédelmi sport-szövetség miskolci aktivistái építették társadalmi munkában. A vasból készült ugrótorny a széljárásának megfelelően állítható és arról egyszerre hárman ugorhatnak. Jól gyakorolható arról a gépből való kiugrás és az ejtőernyő földreérési sebességét is szabályozhatják.

Az ugrótorny avató ünnepségén a torony szerelésénél kiemelkedő munkát végzetteknek pénz- és tárgyjutalmat osztottak ki, majd bemutató ugrások következtek.”²³³

Az ugrótornyot aztán később elbontották. A miértre is megkapjuk a választ.

„ Helyette repülőgép

Ledöntötték az ejtőernyős ugrótornyot

Tegnap reggel a Diósgyőrből munkába igyekvők meglepetéssel látták, hogy a DVTK-stadion közelében épült ejtőernyős ugrótorny hatalmas acélszerkezete a földön fekszik. Felhívtuk dr. Duvalovszky Zoltánt, a miskolci repülőklub titkárát, tájékoztassa olvasóinkat, mi is történt a gyakorlótoronnyal. A következőket mondotta:

– A torony teljesítette feladatát, de ma már a korszerű kiképzési követelményeknek nem felel meg. A repülőklub az ugrások lebonyolítására kapott egy szovjet AN– 2 típusú repülőgépet. Ezért az elmúlt vasárnap a Lenin Kohászati Műveknek ugyanazok a szakemberei, akik annak idején építését irányították, ledöntöttek az immár fölöslegessé vált tornyot. Ledöntését ellenőrző vizsgálat előzte meg, s a munkát a Magyar Honvédelmi Szövetség Országos Központjának engedélyével végeztük. Az elavult torony megszüntetését különösen két dolog indokolta. Külföldi tervek alapján készült, s nem felelt meg a hazai szélviszonyoknak. Emiatt többször baleset is történt: az ereszkedő ejtőernyősöket a szél a torony acélszerkezetéhez csapta, aminek csonttörés lett a vége.²³⁴ A másik ok: a további fenntartás és felújítás túl sok pénzt, évente mintegy 150 ezer forintot emésztene fel. Anyagának további felhasználásáról több vállalattal, intézménnyel folytattunk tárgyalásokat, sajnos, eredménytelenül. Így most szétdarabolják az acélszerkezetet és ócskavasként a Kohászati Alapanyagellátó Vállalat telepére szállítják.”²³⁵

²³³ Észak-Magyarország, 1958. április (14. évfolyam, 77-101. szám) 1958-04-30 / 101. szám

²³⁴ Itt az újságíró természetesen valamit alaposan félreértett. Nagyjából semmi köze a torony szélterhelési tulajdonságainak az esetleges balesetekhez. A torony természetesen nem a hazai szélviszonyoknak kellett megfeleljen, hanem az ilyen szerkezetek méretezésére vonatkozó hazai szabványoknak és előírásoknak. Inkább az alkalmanként helytelenül megválasztott ugrásirány okolható ezekért a balesetekért! A tornyokra egyébként az előírások sokasága vonatkozott. Milyen szélerősségig lehetett ezeket használni, stb.? Ha változott a szélirány, akkor az ugrások irányát is változtatni kellett. Ha pedig nem volt kiszámítható a szélirány, illetve össze-vissza változott, akkor az ugrásokat fel kellett függeszteni! Minderre ott volt a helyszínen a képzett, nagytapasztalatú ejtőernyős oktató és a szélesebbesség mérésére szolgáló műszer is... Egyébként a toronyból való ugrásoknál is ugyanúgy kellett a dokumentálást végezni, mint a repülőgépes ugrásoknál. (Szélirány, szélesebbesség, ugrásvezető, időpont, rendkívüli esemény...)

²³⁵ Észak-Magyarország, 1969. november (25. évfolyam, 254-278. szám) 1969-11-18 / 267. szám

A torony további sorsával kapcsolatosan számos emléket ismerek. Ezek közül néhányat itt meg is osztok.

**A valamikori diósgyőri stadion
a toronyból fényképezve²³⁶**

„ Egy régebbi alkalommal (talán még az Iwiw-en) megírtam, hogy az első pécsi tv toronyhoz használták fel ezt az ugró tornyot. Ma már nem áll a régi tv torony, de a helye meg van jelölve, illetve a betonban még van egy darabka az ugrótoronyból. Amennyiben Pécsen jár



és érdeklí a dolog szívesen meg mutatom, de nem nehéz megtalálni. A Misina tetőről a Dömörkapu felé vezető sétaút elején van, közvetlenül a volt étterem nyugati sarkán. (Természetesen a Misinán) ”²³⁷

„ Találtam a bontás indokai között egy igen figyelemre méltó indokot! A további fenntartást a túl sok pénz (évi 150000 Ft) sem indokolja. Ez akkor kb. 5 dolgozó éves bérköltsége volt! ”²³⁸

Én azt azonban sehol sem találtam költségvetéssel alátámasztva, hogy ez a bizonyos 150 000.- Ft, hogyan viszonyul a „repülőgépes” kezdő kiképzéssel szemben. Én úgy gondoltam számítások nélkül is, hogy a torony fenntartása gazdaságos lehetett volna.

A repülőgép – ami egyébként még a nagyobb gép –, az An-2-es esetén is „szűk keresztmetszet”, a befogadóképessége és a rendelkezésre álló gépszám miatt. Amennyiben ehhez hozzávesszük a gép, tárolási-, amortizációs-, üzemanyag-, karbantartási-, és pilótaköltségeit is, akkor bizony ez nem lehet olcsóbb egy ugrótoronynál. Mindezek mellett a korabeli írások számtalanszor panaszkodnak az elégtelen gépszámra, azok rendelkezésre bocsátására, a csak kispénzes ugrási lehetőségekre...

Ráadásul a torony folyamatosan rendelkezésre állt. Azt is beláttuk már, hogy az ugrótoronyból való „szoktatás” veszélyessége a gépből való első ugrásokéhoz képes nagyságrendileg jobb.

Az, hogy az ottani ugrások során helytelenül választottak szélirányt, esetleg a szélerősséget nem vették figyelembe, az nem a torony hibája volt...

²³⁶ A stadion előtt a Diósgyőr - perecesi bányavasút állomása.

²³⁷ Körösztruri Jenő

²³⁸ Baróczi Imre

A torony hazai szabványoknak megfeleltetése műszaki-gazdasági kérdés. A pótlólagos megerősítés szintén nem lehetetlen mérnöki feladat. Mindezek alapja azonban csak egy részletes tanulmány lehetett volna, amely elemzi az előnyöket, hátrányokat és az ejtőernyős ugrások változatainak fajlagos költségeit is.

„Életveszélyessé nyilvánították, fel akarták használni a szerkezetet más célokra, de nem sikerült megegyezni a feleknek, s így hulladékként beolvasztották az LKM-ben! Erről, ill. a bontásról szóló cikk is fel van téve a MAM²³⁹ oldalra.”²⁴⁰

Azt viszont, hogy mitől lett „életveszélyes”, erre nézve mértékadó szakvéleményt nem találtam. Mérnöki gyakorlatom alapján bizvást kijelenthetem, hogy ilyen, de ettől sokkal bonyolultabb és nagyobb szerkezetek is léteznek, léteztek, sőt ezek élettartama megfelelő gondoskodással, karbantartással nem évtized, hanem attól nagyságrendileg hosszabb idő lehet. Gondoljunk csak az acélszerkezetű hidakra, rádióadó-tornyokra, pályaudvarok acélszerkezeteire, nagyméretű kikötői berendezésekre...

Változatlanul az a gondolat motoszkál bennem, hogy ennek ennél egyszerűbb magyarázata volt. Szükség lett a városnak a területre, ami *Miskolcon* a repüléssel kapcsolatosan is újra és újra előjövő probléma. Lásd a repülőtér megcsonkítása, esetleg teljes elvétele, bezárása! Jó néhány gondolatom van ezzel kapcsolatosan, ahol lehet el is mondom ezeket.

A *miskolci sportrepülés, ejtőernyőzés, a repülőtér*, ami egy időben a belföldi légi forgalom egyik bázisa is volt, mindenképpen egy *védendő helyi érték*. Még akkor is, ha ezt a városvezetés és az itteni politikai pártok nem is érzik így!

Úgy vélem, hogy a városnak és a térségnek a további fejlődéshez nem lesz elég az „*autópálya*”, most már egy jól működő repülőtér is kell, ami az „*üzleti szféra*” kiszolgálására is alkalmas!²⁴¹

²³⁹ MAM egy miskolci oldal a facebook-on.

²⁴⁰ Kovácsik Sándor

²⁴¹ Nem igazán érhető az utóbbi évtizedekben Miskolc város vezetésének hozzáállása a repüléshez és a miskolci repülőtérhez. A manapság szinte közhely számba menő „ipari park” szlogen itt teljesen érhetetlen, mert ez most is a jelenlegi, már alaposan megnyirbált repülőtér területéhez kapcsolódik. Miközben Miskolc környékén, számtalan helyen és irányban alkalmas területek vannak. Sőt olyat is tudok sorolni, ami a volt kohászati területen rendelkezésre álló, de ki nem használt részekre vonatkozik. Miközben az országban már régen felismerték az autópályák gazdasági jelentőséget, egyre több helyen ismerik fel, hogy kis és közepes méretű „üzleti” repülőgépek számára repülőterek kellene, mert a világ ebben az irányban halad tovább. (Győr, Pécs, Debrecen, Kecskemét...) Úgy gondolom, hogy a politika részéről a „térségi jajongás és aggódás” helyett inkább a kedvező feltételrendszerek kiépítése lenne a fontos, de mindezt nem a már meglévő, több évtizedes struktúrák elrombolása útján kell elérni. Miskolc környékén a mai repülőtér területén kívül is óriási alkalmas területek állnak rendelkezésre, ipari célra, „ipari parkra”!

Az ózdi ejtőernyős szakosztály és a bánrévei repülőtér

Az előző fejezetben bizonyítottuk, hogy a kezdet tehát 1953, de én ezt még korábbra teszem, valahova az '51-52. évekre.

Rövidesen 35 tagot számlál az ejtőernyős-kör *Mándics József* vezetésével és *Fürjes Ferenc*, *Pohóczki Zoltán* ipari tanuló és *Papp László* lakatos is a kör szervezésén fáradoznak. Ez a létszám egy nagyon tisztos szervezőmunkára utal.

Az első ugrást 1954. március 7-re tervezték, erre nézve viszont semmit sem találtam, hogy ez megvalósult-e.

1955 nyarára van egy újabb utalás az egyik korábbi cikkből, ekkor már *Papp László* említik körvezetőként.

„ ... 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 ejtőernyőskör feloszlása azzal fejeződik be, hogy Papp László, a körvezető lemondott, később bevonult katonának. Ezzel Borsodi elvtárs és a klubtanács tagjai megszűntnek nyilvánították az ejtőernyős kört...”

Lépjünk csak tovább!

Básti József emlékei szerint az ózdi klubban 1957-ben *Sarkadi József* kezdte el az ejtőernyős szakosztály megszervezését. A kezdetek nem voltak valami biztatóak, mivel mindösszesen csak hat jelentkezőt talált. 1958-ban indultak el az elméleti képzések, de az egész ügy nem jutott tovább a kezdeti próbálkozásokon, ugrásokról még szó sem lehetett. *Sarkadi József*en kívül az alapítók a következők voltak: *Téglási Gyula*, *Pintér László*, *Migaja József*, *Batizi János*.²⁴³

1957-ben átrendeződnek a dolgok az 1956 végi *politikai események* hatására. Sok szervezet, így a *repülő és ejtőernyősök* is változnak. Sőt az emberek is!

„ A MAGYAR HORUÉDELMI SPORTSZÖVETSÉG

²⁴² W. Bruce Cameron

²⁴³ Básti József visszaemlékezései

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, megvitatta az abban foglalt feladatokat, a következő határozatot hozta:

1. Az MHS Országos Aktívaértekezlete egységesen állást foglalt amellett, 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 világméretű harcban 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–Losonczi-féle klikk, áruló, revizionista tevékenységét.

Az aktívaülés hálóját 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 bürokratikusá vált a Szövetség munkája, amely gátolta a szervezetek önállóságát. Nem folyt elmélyült politikai munka a szakkörökben, sportsapatokban 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, meglovagolva 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 aktíva szükségesnek látja, hogy az MHS hasznosítsa azokat a jó tapasztalatokat, melyek MÖHOSZ munkájában megvoltak, ugyanakkor tanulva a MÖHOSZ hibáiból, hártson 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 közreműködjen a lakosság felkészítésére a szocialista haza védelmében, népszerűsítse és fejlessze a honvédelmi tömegsport-munkát, ellássa a katonai elő- és utóképzés feladatait, s közreműködjen 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. Körkiképzést 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.

d) 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, ezenbelül a szövetségi eszközök nagymértvű 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 példaképpül 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 vezeteti és segíti szövetségünket. Mellettünk áll feladataink végrehajtásában a magyar dolgozó nép.

14. A2 MHS Országos Aktívaértekezlete köszönetét fejezi ki a MÖHOSZ Országos Választmány 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 Kommunista Ifjúsági Szövetségnek, a Munkásőrségnek, a Szövetséget támogató munkájukért és kéri, hogy a jövőben is támogassák a szövetséget feladatai végrehajtásában."²⁴⁴

„ Az 1957. év kiképzési év mérlege

Az 1957-es esztendőben a repülés és az ezzel kapcsolatos szakágaik 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 újjáválasztó 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.

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...

A meglevő jó eredmények mellett hibák és hiányosságok is bőven vannak, melyek kijavítása után jobb és értékesebb eredményt érhetünk el.

²⁴⁴ Repülés, 1957 (10. évfolyam, 1-9. szám) 1957-09-01 / 6. szám

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 szólni, 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 fegyelmezetlenségből, lazaságból, 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...

Még szembetűnőbb 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 megalakulták, de munkájuk ellaposodott, a politikai nevelést és a kiképzés irányítását teljesen átadták a kiképzés-vezetőnek és a repülőter- 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 biztosítják a tagság részére az elméleti kiképzést és alaposan készítik elő az 1958-as évet, hogy jobb és értékesebb eredményeket érhessünk el.²⁴⁵

²⁴⁵ Repülés, 1957 (10. évfolyam, 1-9. szám) 1957-12-01 / 9. szám

Nos, az ózdi ejtőernyőzés kezdeteiről és a kevésbé sikeres próbálkozásokról ennyi. Jöj- jön azonban a jó is!

Sikerült megnyerni az „ózdi ügynek” Hüse Károlyt, aki elvállalta a feladatot, sőt hajlandó volt Ózdra költözni!

Jön tehát egy 18-19 éves fiatalember, aki mögött évei számával ellentétben már ekkor is nagyon nagy ejtőernyőzési tapasztalat van, sőt olyan tehetség is, amely párját ritkítja.

Elszántság, tetterő és még valami, hajlandó megszállottan foglalkozni a témával, időt, fáradságot nem ismerve, oktatni, nevelni is a fiatalokat! Aztán csodák-csodájára, 5 év „vergődése” után, a karizmatikus vezetőt elkezdik elszántan követni az ejtőernyősök!

„... Hüse ekkor még csak 19 éves volt, de szuggesztív egyéniségével, határozottságával, szakmai tudásával úgy magával ragadott mindenkit környezetében, hogy még a katonaságot, sőt az igazságszolgáltatás különböző fórumait megjárt idősebb vagányok is szinte vakon követték. Rövid hónapok alatt olyan életerős szakosztályt teremtett, amely távozása után még évekig példaképe lehetett a környékbelieknek...”²⁴⁶

Erről lesznek személyes megnyilvánulások is majd a következőkben. Az emlékezők természetesen különféle számokat jelölnek meg az ejtőernyősök létszámát illetően. Ki, hogy emlékszik, de nem ez a lényeges!



„Pannika, azaz özvegy Hüse Károlyné picike, megfakult fényképet mutatott. Éppen 29. esztendeje készült, Ózdon. A felvétel előterében a kölyökképű, kesehajú Hüse Karcsi, ahogy tucatnyi srácnak kézzel-lábbal magyarázza az ejtőernyőzés alapjait. A fotóhoz fűzhető történet rövid, de meghatározóan jellemző Hüse Károly ejtőernyőzés – szeretetére, megszállottságára, kitartására, akaraterejére, a kedvenc sportágért való mindent vállalásra. 1957-ben azt a feladatot kapta, hogy telepedjen le Ózdon és szervezze meg az ejtőernyős életet. Az iparváros repülőterének parancsnoka bizalmatlanul fogadta: „Ide hallgasson, maga csodaugró! Ha itt nekem egy év múlva öt ejtőernyőst felmutat, akkor én...” Alig egy esztendővel később az ózdi ejtőernyős klubnak 44, rendszeresen ugró tagja volt, de Hüse Károly nem ment el a parancsnokhoz behajtani az ígéretet...”²⁴⁷

²⁴⁶ Simon László emlékei. A könyv végén róla majd részletesebben is írunk. Bánrévén kezdett vitorlázó repülni, majd ejtőernyőzni. I. osztályú, aranykoszorús ejtőernyős, polgári és katonai ejtőernyő beugró, 6259 ugrás, hőléggallon tervező, hőléggallon pilóta. Nyugalmazott honvéd alezredes, repülő-műszaki tiszt, ejtőernyős szolgálati főnök, szakíró, lelkes repüléstörténész...

²⁴⁷ Hüse Károly emlékére. Repülés, 1986 (39. évfolyam, 1-12. szám) 1986-07-01 / 7. szám



**Hajdúszoboszló, 1954. március 29.
Hüse Károly az ülő sorban jobbról a második²⁴⁸**

Hüse Károly Ózdra költözésével kapcsolatosan is vannak mendemondák, sajnos ezt még az „életrajz” írói is keverik, de rendesen...

„Tisztelt Magyar Ejtőernyős Szövetség!

Hüse-életrajz Írója!

Az alábbi képpel is próbálom korrigálni az Ön felületes ismereteit és publikációit, miszerint kihagyja az életrajzból az Ózdon végzett tevékenységét. Nem átjárt Hajdúszoboszlóról Ózdra oktatni, hanem néhány társával 1959 őszén odaköltözött, az ózdi kenyérgyárban dolgoztak és a Vasút utcában laktak. Az ózdi Repülő Klubban újraszervezte a halódó ejtőernyős szakosztályt, amelybe én csak azért soroltattam be, mert vitorlázórepülőként ejtőernyő-hajtogatói vizsgám volt. A mellékelt kép 1960 nyarán, Bánrévén készült, amelyen Hüse a már An-2-ből ugrott állományt a Po-2 gépelhagyásra oktatja.

Üdv: – simonlaci –.”²⁴⁹

Az ismételt, ámde már a komolyabb újra-kezdetekről idézzük most *Simon Lászlót*, akinek ehhez személyes élményei fűződtek és gyakorlatilag innen indult meg későbbi élet pályája a hivatásos katonai szolgálat, illetve a katonai ejtőernyőzés felé!

Ő ekkor vitorlázórepülő, de hallgassuk csak, mit is mond!

²⁴⁸ Hüse Károly (1940-1978) 1953-ban kezdett az ejtőernyős sporttal foglalkozni. Az első ejtőernyős ugrását 1954. március 29-én hajtotta végre. 1954-ben fejezte be a 8. osztályt! 1954 user_9885565_1184779948596_box

²⁴⁹ Simon László emlékezései

„... 1958-ra az ózdi repülőklubnál teljesen szétzilálódott az ejtőernyős szakosztály. A következő év nyarára már csak egy-két tag ténfergett a repülőtéren, s mivel ugrásról szó sem esett, össze ezek is elmaradtak. Ekkor támadt valakinek az ötlete, hogy át kell hívni Hajdúszoboszlóról Hüse Károly ifjú oktatót, és segítségével talán rendbe lehetne tenni az ejtőernyős társaságot. Az elgondolás életképesnek bizonyult, néhány hónap múlva már a Sütőipari Vállalat pékjeként dolgozott Ózdon Hüse és még egykét barátja, akik követték őt ide...²⁵⁰

Aztán már – a még mindig gondokkal küszködő –, ózdi ejtőernyős szakosztály munkájáról is egy hír, 1958 nyár végén, talán kora őszén. De végre ez ugrási lehetőségről szól, Miskolcon.

„ A bátrak sportja

A minap a miskolci repülőtéren már kora reggeltől nagy izgalommal készülődtek a fiatalok az ejtőernyős gyakorló ugrásra. Felszerelésüket gondosan előkészítették és várták a gépet. Közben megérkeztek az ózdi vasas MHS - szervezet ejtőernyősei is. Azok is felkészültek és vártak, De ebben a kínos várakozásban szinte látni lehetett az arcukon az idegesség és az izgalom jelét.

– Miért ez az izgalom? – kérdeztem Téglási Gyulát,²⁵¹ az ózdiak oktatóját.

– Ne csodálkozzon rajta – mondotta, hiszen ezek a gyerekek most ugranak először. Tavasz óta várják ezt a pillanatot. Sajnos, bennünket mindig kihagytak a gyakorlásból és emiatt többen le is morzsolódtak a sportkörből. Pedig voltunk vagy húszan és csak kilencen maradtunk.

Mialatt Téglási Gyula mindezt elmondotta, megérkezett a gép is. A fiúk örömmel, vegyes izgalommal nézegették a gép belsejét, az ajtót ahonnan ugranak majd. De nem sokáig csodálhatták a légi masinát, mert már hallatszott is az ejtőernyős klub vezetőjének figyelmeztető szava:

– 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.

²⁵⁰ Simon László: Hüse Károly, 2000 méter halál, TOP GUN 1991.07.

²⁵¹ Téglási Gyula a bánrévei repülőtéren való ejtőernyőzése során aztán ide is nősült. Gyerekkori barátom, Nagy Sanyi nővérét vette feleségül. Az ő testvére Nagy Jóska is itt ejtőernyőzött.

– Szóval nem fél senki?

– Nem! – vágta rá Veres Endre nyugalmat erőltetve magára. – Alig vártuk már, hogy ugorhassunk.

Néhány perc múlva a hat ózdi fiatal 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)²⁵²

A gép tehát Miskolcon egy An-2-es, az ugrás sikeres és egyértelmű, és az is, hogy ekkor már Téglási Gyula itt van és oktat is.

Ugyanerről megemlékezik a Repülés folyóirat is.

„ A Szövetség életéből

Miről írnak a lapok?

... ÓZDI VASAS:

A vasmű repülőfiataljairól közöl fényképes riportot – s ismerteti a szövetségben folyó munkát – kiváltképpen a jól szereplő koronglövőkrol emlékezik meg.

ÉSZAK-MAGYARORSZÁG:

Az ózdi ejtőernyősök újonc ugrásáról közöl riportot, amelyben a fiatalok mellett megszólaltatja Téglási Gyulát, az ózdiak oktatóját...²⁵³

Jöjjön ismét Simon László emlékezése, ő így írja le élményeit a bánrévei vitorlázórepülő teljesítménytáborral kapcsolatosan. Simon László ekkor még repül, és nagyjából eszéágában sincs ejtőernyősnek állni. No de, milyen is az élet...

„... 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 be-

²⁵² Észak-Magyarország, 1958. szeptember (14. évfolyam, 206-230. szám) 1958-09-18 / 220. szám

²⁵³ Repülés, 1958 (11. évfolyam, 1-12. szám) 1958-10-01 / 10. szám

*álltunk segíteni, sőt a végén már csak irányította munkánkat az oktató, Martin János. A hirtelen szerzett tudományunkkal eldicsekedtünk, így Borsodi Pista bácsi úgy döntött, hogy hajtogatató mesteri vizsgát kell tennünk. Ez lett a vesztem. A szakszókérő lapból fehéren feketén kiderült, hogy még nem vagyok 16 éves. Azonnal letiltottak az egyedül repülésről. De a dolgoknak itt még nem volt vége – sőt! A szakszóm miatt besoroltak az ejtőernyősök közé...*²⁵⁴

A következő idézetben a repülő „sovinizmus” is benne van, halványan.

A vetélkedés bizonyos fokig mindig jelen volt. Ha a repülőtéren repülés van, akkor nincs ejtőernyőzés, és ha ejtőernyős ugrási nap van, akkor viszont nincs vitorlázás... Ezért a két tábor mindig „ferde szemmel” nézte a másikat... Ez a korábbi riportból, még *Borsodi Istvánról* is kiderül, hogy nem nagyon sajtogta a szíve az *ejtőernyős-kör* ellehetetlenülése miatt...

„... A történet számomra valamikor 1959 zimankós kora telén kezdődött Ózdon, a repülőklub egyetlen, túlsúfolt, cigaretta füsttől fullasztó termében. Ifjú B vizsgásként éppen a középfokú vitorlázórepülő – tanfolyam anyagával küzdöttem, s foglalkozásunk a terem egyik sarkában folyt. Egyszerre kivágódott a bejárati ajtó, és egy magas, szőke télihajózós fiatalember vezetésével néhány ismeretlen tódult a helyiségbe. Szomszédom oldalba lökött:

– *Na, ez a Hüse, meg a bandája...*

Én még zsenge vitorlázórepülő koromban egy véletlen következtében ejtőernyő. hajtogatói vizsgát tettem Miskolcon, s bár soha nem akartam ugrani, e kilátásba helyezett szakszolgálati engedély miatt, valahol a statisztikában ejtőernyősnek számítottam a régiekkel együtt. Nos, ezen a szóban forgó estén Hüse kisvártatva az asztalunkhoz lépett, s dörgedelmes szigorral megkérdezte:

– *Melyikük a Simon?*

Meglepve tápázkodtam fel, de nem jutottam szóhoz.

– *Maga már kétszer távol maradt a tornatermi foglalkozásról, a következőn ott akarom látni! Zavartan makogtam, hogy én nem vagyok ejtőernyős, de Hüse akkorra már a harmadik asztalnál járt. Segítségkérően néztem Attilára,²⁵⁵ az oktatónkra, aki szintén meglepődött a történeteken, de vállait vonogatva csak annyit mondott:*

– *Hát menj el az edzésre.... és majd meglátod...*

Majd legközelebb elmondom, ami belém szorult – gondoltam. De ehhez el kellett menni a tornatermi foglalkozásra. Ott pedig az volt a rend, hogy a kezdésre mindenki felsorakozott, így engem is berángattak a glédába. Próbáltam jelentkezni, de Hüse leintett, hogy majd a végén. Amit én összeszenvedtem! Esetlenségem, ügyetlenségem látva először még



²⁵⁴ Szepesi József: Simon Laci, a repülés mindenese Top Gun 1993. 11.

²⁵⁵ Vagy Sebes Attila, vagy Koszticsák Attila.

tanítgattak, de miután a tigrisbukfenc ugrásakor a rugósdobbantó mellé ugorva leromboltam a svédsekreényt, Hüse kiintett, és áthidaló megoldásként a névsort íratta össze velem...

Valóban nehéz volt a kezdet. De a következő foglalkozásra is el kellett mennem, mert vagy a névsor maradt nálam, vagy Hüse nem volt ott. Az elköszönési szándékomat lassan háttérbe szorította az, hogy maguk közé fogadtak, hogy az idők során már nekem is sikerüli egy-egy tigrisbukfenc.



**Bánrévei repülőtér, 1960 nyara.
Hüse Károly a növendékeket oktatja.
Simon László rövidnadrágban.²⁵⁶**

Az írnoki státusz viszont – lévén egyetlen gimnazista a csapatban – végérvényesen rám ragadt. Az ejtőernyős elméleti anyagból sikeresen levizsgáztam, de az ugráshoz továbbra sem fűlt a fogam. Decemberben átrándultunk

Miskolcra az akkor még működő ugrótoronyba gyakorolni. Rettenetes volt még lenézni is. De én biztonságban éreztem magam, hiszen én csak írnokként az ugrók hibáit jegyeztem fel. Amikor az emberek elfogytak, Hüse rám rivallt:

– Vegye fel a hevedert, most maga következnek!

A lélegzetem akadt el. Makogni kezdtem, hogy én nem..., de zavaromban mégis magamra csatoltam a hevedert. Már nyílt is az ajtó előttem, visszaút nem volt. Ugrani kellett. Az első ugrást április 24-ére tervezték Miskolcon. Elmentem, mert motoros géppel még nem repültem. Az An-2-esre azonban csak félútig szólt a jegyem. Ugrani kellett.

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... ”²⁵⁷

„1960 tavaszán az Ózdi Eje. Szakosztály erről gyakorolt [diósgyőri ugrótorony] Hüse Károly irányításával. Én a tetőn fedélzeti írnok voltam (II.-os nyúl gimnazista), majd amikor elfogytak az ugrók és Hüse nyújtotta a hevedert:

–Simon, most maga jön!

–De, oktató elvtárs! Én nem...

²⁵⁶ Simon archív (A motoros gép a miskolci HA-PAI.)

²⁵⁷ Szepesi József: Simon Laci, a repülés mindenese Top Gun 1993. 11.

1994-ben Taszáron, a 6259.-ik ugrással fejeztem be a pályát.²⁵⁸



„... S Hüse keze alatt, gyermekesen silány testi és érzékeny lelkialkatom miatt számomra mérhetetlenül nagy megpróbáltatások során, hibát, kudarcot, megszégyenülést, balfogást sorozatosan halmozva, 1960. április 24-én eljutottam oda, hogy mégis végrehajtottam életem első ejtőernyős ugrását.

Magam sem hittem, hogy erre képes leszek valamikor, de abban a társaságban nem alakulhattott másképpen a sorsom. Hüse ekkor még csak 19 éves volt, de szuggesztív egyéniségével, határozottságával, szakmai tudásával úgy magával ragadott mindenkit környezetében, hogy még a katonaságot, sőt az igazságszolgáltatás különböző fórumait megjárta idősebb vagányok is szinte vakon követték. Rövid hónapok alatt olyan élet-erős szakosztályt teremtett, amely távozása után még évekig példaképe lehetett a környékbelieknek.



Sajnos nem sok időt tölthetett Ózdon, mivel 1960 októberében bevonult katonának. Budaörsön, az első évben verbuvált ejtőernyős alakulatnál már várták. Parancsnokai nem nagyon sokat teketóriáztak, rövid úton elébe tették a továbbszolgálatot kérvényező papírt. Károlynak csak egy kikötése volt: Sportolhasson tovább! S mivel ezt megígérték, napok múlva már továbbszolgáló szakaszvezetőként, őrnagyokat, alezredeseket oktatott. S nem volt kivétel. Aki nem teljesítette a követelményeket, az kihullott. Szinte véget nem érő láncolatban oktatott, ugrott, versenyzett.

Ereszkedés²⁵⁹

²⁵⁸ Simon László emlékei

²⁵⁹ Nyíregyházi Ejtőernyős Szakosztály honlapja

A magyar Nemzeti Válogatott tagjaként, minden jelentősebb nemzetközi találkozón részt vett eredményessége rövidesen az elsők közé emelte. Ez volt a mindene!... ”²⁶⁰

Az élet bizonyította, hogy egy ejtőernyős szakosztályt, a kiképzést, az ugrásokat, az élsportolói teljesítményt nagyon nehéz munka mellett jól és maradéktalanul elvégezni. Ez történt Ózdon is *Hüse Károllyal*.

„ Így volt ez Ózdon is, csak Karcsi akkor már élsportoló, bajnok és sokat volt távol a munkából, a vechnik meg maguktól nem akartak sülni... Az volt a megoldás, hogy átment a vasgyárba segéd munkásnak a kikészítő üzembe, amelynek munkaügyes vezetője a Repülőklub elnöke, Bujpál Gyula bácsi volt, s így gyakorlatilag saját magának küldte a Hüse-kikérőket. ”²⁶¹

Látható azonban, hogy az *ejtőernyős munka* érdekében is számtalanszor kellett „trükközni”, mert az igazi munkahely vezetőinek meg a tervek teljesítési kötelezettségei miatt fájt a fejük...

A bánrévei repülőtéren a kezdetekben a *Po-2-esből*²⁶² történt az ejtőernyősök ugratása. A klub gépe a *HA – POG* fáradhatatlanul, reggeltől – estig vitte fel a fiúkat. Ezt mindig előre tudtuk, mert amikor a *Po-2* bal szárnyára elkezdtek felszerelni a kilépő rámpát, akkor már egyértelműen következett, hogy mi lesz. Néha itt volt a miskolci *HA-PAI* is.



Mesterugró jelvény

Ezután természetesen megjelentek az ejtőernyősök is a jellegzetes vastag talpú ugrócsizmáikban, az akkor rendszeresített ugróruhában. Számunkra, gyerekeknek, azonban az volt a „*non plusz ultra*”, ha nem a „*bekötött*” ugrást, hanem valaki, a tapasztaltabbak közül a „*zuhanót*” ugrotta.

A következő képen látható személyek egy részét azonosítani tudtam, természetesen sok-sok segítséggel. *Hüse Károly* egyértelmű, amint kilépve a gép szárnyára, bemutatja a kilépést, majd az elrugaszkodást...

²⁶⁰ Simon László: Hüse Károly, 2000 méter halál, TOP GUN 1991.07.

²⁶¹ Simon László emlékei (Azokban az időkben a sportolókat többféle úton, módon támogathatták a vállalatok. Létezett a sportszabadság, a versenyekre való kikérés, a sportolók elkülönített foglalkoztatása, esetleg részmunkaidőben... Mindezekhez azonban megfelelő elvárások és teljesítmények is tartoztak!)

²⁶² Időnként a képek tanúsága szerint a miskolci HA-PAI is itt volt.



**Bánrévei repülőtér, Hüse Károly a Po-2-esből való helyes kiugrást oktatja a növendékeinek.
1960 nyara²⁶³**



„ A képen a növendékek közül a hetedik Batízi Jancsi, a kilencedik pedig te vagy Laci. Sajnos a többiek neve már nem ugrik be (kár!) ”²⁶⁴

„ A szárny-dúccig: Tóth János, Tamasik Lajos, Szeredi János, Richtarsik Ferenc... ”²⁶⁵

„ Még Demetert is ott látom, ó az utolsó ott a végén a csoportnak! Demeter József-ről²⁶⁶ van szó, aki Lacinak osztálytársa volt Ózdon! ”²⁶⁷

²⁶³ Simon László gyűjteménye. (Az ejtőernyős ugrásokhoz a gép bal alsó szárnyára egy fából készült borítás került, a „rámpa”, amely a be- és kilépést a szárnyra biztonságossá tette és védte annak vászonborítását.)

²⁶⁴ Molnár István emlékei

²⁶⁵ Simon László emlékei

²⁶⁶ Ő vitorlázórepülő is volt Bánrévén (Molnár István emlékei)

Természetesen *Hüse Károly* volt a „*legnagyobb szám*”, én úgy őrzőm emlékeimben, hogy mindig talpra érkezett és úgy is maradt a leérkezés után. Amíg a kezdők gyakran a reptér túlsó végéből gyalogoltak vissza, vagy mondjuk a faluból, ha ott értek földet, ő mindig a hangár előtti hajtogató hely közvetlen közelében! Még számunkra, *tizenéveseknek* is kitűnt hallatlan profizmusa a többiek közül.

Tőle láttam egyszer egy olyan ugrást, melyet mindig szívesen mesélek el.

Az ugrás *Po-2*-esből történt. Három ejtőernyő volt rajta, abban az évben a *Korcsmáros Olivér* által használt, színes (kék- fehér - piros) bekötött ejtőernyő – ami igen látványos volt a többi fehér között –, a saját háternyője és a mentőernyő. Megfelelő magasságban ugrott a bekötött ernyő nyílt is rendesen, rövid idő múlva ezt leoldotta magáról, az ernyő nagyon lassan lebegett a levegőben és *Pogonyi-pusztá* felé vitte a szél. Némi zuhanás után nyitotta a főernyőt és ezzel ereszkedett tovább, majd mellé nyitotta a mentőernyőt is. Kerékpárral rohantak a színes ejtőernyő előkerítésére a srácok, bár ebben már nagy volt a gyakorlat, mert a segédernyős „*fékszákokért*” ugyanígy kellett szaladgálni.

Hüse Károly karizmatikus személye és elkötelezettsége vonzotta a fiatalokat. Rövidesen csatlakoztak még sokan, úgyhogy a „*törzsgárda*” hamarosan és bőven meghaladta a 20 főt. Ekkor csatlakoztak *Krenács János*, *Korcsmáros Olivér*, *Királyhegyi László*, *Tamasik István*, *Győr József*, *Szűcs László*, *Ricktarcsik Ferenc*, *Matiz János*, *Tompa István*, *Cserepes Márton*, *Nagy József*, *Tábori István*, *Kiss Balázs*, *Horacsek Péter*. A lányok száma is bővült: *Nagy Magdolna*, *Nagy Julianna*, *Horváth Erzsébet*, *Szabó Piroska*. 1959-ben *Batizi János* körvezetői tanfolyamot végzett és megszerezte a szakszolgálati engedélyt is.

„*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-i határozatának eleget tegyenek, hogy a megfelelő létszámú növendéket foglalkoztatni tudják, úgy a repülésben, mint az ejtőernyőzésben...

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 az 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 kiképzésben, illetve ejtőernyőseink tornatermi gyakorlatain. Nem jobb a helyzet a

²⁶⁷ Csurdi Edit emlékei

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...

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.

Legenyet Lajos²⁶⁸

Következzék egy bánrévei „emlék” Hüse Károlytól, ami 1960-ra vonatkozik.

„... Tizenegy évvel ezelőtt Bánrévén ugrottam. Kétüléssel géppel szálltunk fel. A pilóta bement a magasságot: 1500 méter. Kinyitottam a gép ajtaját, megkezdtem a stílugrást. Az első szaltót még csak megkezdtem, amikor lenéztem a földre, s a másodperc töredéke alatt nyitottam az ernyőt.

UT-2²⁶⁹

Kiderült, a pilóta rosszul mondta be a távolságot. Csak 1200 méter magasból ugrottam. Ha akkor befejezem a szaltót, ma már nem élek...²⁷⁰



„... Kinyitottam a gép ajtaját...” Arra gondoltam először, hogy kétszemélyes gépen ilyen csak az UT-2 Galambnál lehetett, de ezeket 1957-ben kivonták a használatból. Így ezek már 1960-ban nem repültek.

HA-GMA, Bánréve, 1961²⁷¹

²⁶⁸ Repülés, 1959 (12. évfolyam, 1-12. szám) 1959-02-01 / 2. szám

²⁶⁹ Egy szovjet UT-2 az 1999-es monyinoi kiállításon. <https://hu.wikipedia.org/wiki/UT%E2%80%932>

²⁷⁰ Hüse Károly ekkor a Falus Gábor által készített riportban beszélt. Az időpontból egyértelmű, hogy az esemény 1960 nyarán – őszén történhetett, Bánrévén. Légistaféta az Adrián. Szolnok Megyei Néplap, 1971. szeptember (22. évfolyam, 205-230. szám)

²⁷¹ Simon László fényképe

Akkor viszont lehet, hogy az említett gép esetleg a *bánrévei repülőtéren*, a fényképen is megörökített *Jak-12*, *HA-GMA*?

A gép előtt Simon László és Sebes Attila.



És elkezdenek „jönni” az eredmények is az ózdi ejtőernyősöknek.

„ Országos Ejtőernyős Bajnokság

Az idei bajnokságon már erősen érezni lehetett a „nagy próba” – a bulgáriai világvetélkedés előszelét. A másod és harmad osztályú bajnokságok csak előjátéknak számítottak – annak ellenére –, hogy egy-két vidéki tehetség szereplése nyomán reménykeltő nevek kerültek az eredmény táblára.

A hazai „kis világbajnokság” szép és megkapó ünnepséggel indult. A versenyzők felvonulását két fehérmezes női versenyző vezette be, – s a felsorakozó mezőny Dunajevszkij sportindulójának hangjai mellett lépett a repülőtér zöld gyepére. Az egyforma melegítő versenyzők a zászlórúdra felkúszó lobogó előtt a Himnusz hangjai mellett tisztelegtek.



Réti Antal elvtárs, MHS elnökhelyettes megnyitó szavaiban rámutatott a nemzeti versenyen résztvevő ejtőernyősök nagy felelősségére. Utalt a versenyzők egész évi munkájára, s a VB-n való helytállásra hívta fel a figyelmet. Szövetségünk mindent megad a jó felkészüléshez, s az edzőtábor lehetőségeit is jól használják ki – mondotta.

Ejtőernyős sportunk fejlődését mutatja, hogy míg az elmúlt esztendőben 18- an indultak az országoson, – most 30- an álltak rajthoz. A kitűzött versenyszámok azonosak voltak a VB feladataival, – rendezőség igyekezett olyan körülményeket teremteni, amelyek között a nehézségi fokok a világbajnoksági körülményeknek megfeleleltek.

Az időjárás nehezítette a küzdők dolgát. Az ugrások 6–8 m/mp-es szélben történtek. Így a napi 4 ugrás, plusz a szél ereje alapos fizikai és taktikai próbatétel volt. (Ezért értékes Hüse Károly rekordja, aki az egyik legtehetségesebb vidéki versenyzőnk).

Külön érdekesség volt, hogy a VB válogatott keret külön csapatot képezett (a versenyzők ki lettek emelve klubjaikból). Ezért a csapat eredményekért nem alakult ki olyan erős vetélkedés, mintha a VB keret tagjai klubjaik színeiben indultak volna.

A küzdelmet váltakozó szerencse kísérte. A 2000 méteres célugrásban Hüse Károly (Ózdi Repülőklub) 2.25 méteres átlaggal új nemzeti rekordot ért el. Izgalmas volt a Gyulai–Binder párharc. Binder 9 ponttal vezetett Gyulai előtt a célugrás után. Szép munkával húzott el Gyulai

lai mellett, – de Gyulai a stílus ugrás során 17 pontot vert Binderre, s ez elég volt ahhoz, hogy az 1960. év bajnoka legyen. A VB keret tagjai közül Polonyi kiesett az összetett versenyből. Miklós László a stílusugrásban szívós küzdelemben szerezte meg a harmadik helyet.

EREDMÉNYEK:

2000 m kombinált célbaugrás:

1. Hüse Károly (Ózdi Repülőklub)
2. Binder Lajos (XI. ker. Eje. Klub)
3. Gyulai György (Postás Rep.-klub)

2000 m stílus-ugrás:

1. Gyulai György (Postás rk.)
2. Polonyi László (Postás rk.)
3. Miklós László (Postás rk.)

összetett egyéni:

1. Gyulai György (1960. évi országos bajnok)
2. Binder Lajos
3. Miklós László

Amellett, hogy Tóth Jenő elvtárs, veterán ejtőernyős sportoló, a verseny elnöke kiválóan vezette le a bajnokság küzdelmeit, és Gyulai György edző jól készítette fel a versenyzőket, – egy-két olyan dologról is szólni kell, ami bizony árnyékot borít ejtőernyős sportunkra. A hibák egy része ejtőernyőseink ok nélküli húzódozása a stílus ugrás gyakorlásától (a berkek szerint nem szeretnek pontokat áldozni a stílus ugrás tandíjaként), más része szervezési kérdés.

Nem vitás, hogy a bajnokság során már a 4. ugráskor a fáradtság miatt lanyhult a küzdőszellem, – de az már alapvető hiba, hogy egyes versenyzők a stílus ugrás során azért nem hajtották végre az egész gyakorlat komplexumot – nevezetesen a hátra szaltót – mert ebből esetleg pontvesztésük származott volna. Inkább a célugrásban elért eredményükből „éltek” pl. Fülöp és Hüse. Ez természetesen nem csak sportszerűtlenség, hanem éppen a leggyengébb pontunk feljavításának késleltetése. És ez már nem egy versenyző taktikai magánügye, hanem ejtőernyős sportunk lényegbevágó kérdése.

A másik dolog, amit szervezetinek neveztem, – a nők kérdése. A kevés I. osztályú női sportoló fájó és régi problémánk. Hosszú ideje mindig ugyanazok a lányok öltik magukra a válogatott mezt, – ami magában véve természetesen nem lenne baj, – csak éppen az utánpótlás teljes szünetelésére mutat rá. Az idei bajnokságon a négy hölgy-versenyző' közül Rajcsányi Mária szerezte meg a célugrásban és az összetettben az első helyet. Szép és kimagasló eredmény ez, hiszen a célugrásban a férfiakat maga mögött hagyva 56 centiméterre ugrott a célkereszt közepétől. Ezzel az eredménnyel a férfiak között a negyedik helyen végzett volna. De mindez mégsem feledteti azt a hiányosságot, hogy – szemben a Statisztikai Hivatal általános jelentésével – az ejtőernyős sportban kevés a nő! Azt itt talán nem is kell hangsúlyoznom, hogy rátermettségük és tehetségük nem marad el a férfi versenyzők mögött (hogy csak egy-két külföldi

példát említsek a hazaiak mellett: Prjahina, Velcseva, Szkopina stb.). Hogy jövőre több I. osztályú női versenyző álljon rajthoz, elsőrendű feladatunk, hogy a női versenyzők táborát újabb tehetségek felkutatásával magasabb létszámra emeljük.

SÁROSI GYULA²⁷²

Ahol lehet, az ózdiak megjelennek és ugranak is! Akár bánrévei repülőnap, akár máshol van rá lehetőség.

„ Szövetségünk az országban eddig 39 helyen rendezett honvédelmi sportnapot, a helyi fiatalság bevonásával. A sportnapokon repülő, ejtőernyős és modellező bemutatók is voltak, önálló repülőnapot tartottak Szegeden, Szolnokon, Sztálinvárosban,²⁷³ melynek keretében a szövetség motorkerékpáros akrobatacsoportja is nagy sikerrel szerepelt. A szövetség ezenkívül számos alkalommal nyújtott segítséget repülőgéppel és ejtőernyővel a munkásország gyakorlataihoz, a vidéki ifjúsági napokhoz, a különböző úttörő-rendezvényekhez, valamint a járási, községi honvédelmi napokhoz.”²⁷⁴

Természetesen Ózdon is nagy sikert aratnak.

„ Ejtőernyősök a stadion felett

Vasárnap délután repülők jelentek meg az ózdi stadion felett. Aztán a gépektől apró pontok váltak el, kinyílt az ejtőernyő, s az ugrók a stadion gyepszőnyegére értek.

Ózdon Honvédelmi Napot rendezett az MHS. Csehszlovák és magyar motorosok tartottak különféle ügyességi bemutatókat. Szabó Miklós „Tréner” típusú repülőgépével a műrepülés sok szépségével ismertette meg a többezres nézőseregét.

A borsodi modellező klub tagjainak műrepülő modelljei szintén nagy sikert arattak. A csehszlovák motorosok ügyességi bemutatót tartottak: átugrattak égő tűzkarikán, földre leállított sörösüvegeket kerültek meg motorjaikkal, anélkül, hogy az üvegeket feldöntötték volna.

Végül alkalmunk nyílt beszélgetni Hüse Károly ejtőernyőssel, akinek nevét országos csúcs fémjelzi. Bár eredményét túlszárnyalták a nemrégén lezajlott bulgáriai világbajnokságon, nem esett kétségbe ezért. – A rekordnak az a sorsa, hogy megdöntsék – mondta – majd igyekezni fogok új rekordot beállítani.

S a vasárnapi ugrásából ítélve ez sikerül is majd neki.

K. Gy.²⁷⁵

²⁷² Országos Ejtőernyős Bajnokság. Repülés, 1960 (13. évfolyam, 1-12. szám) 1960-08-01 / 8. szám

²⁷³ Érdekes módon a várost csak 1961-ben nevezték át Dunaújvárossá.

²⁷⁴ Repülés, 1960 (13. évfolyam, 1-12. szám) 1960-07-01 / 7. szám

²⁷⁵ Repülés, 1960 (13. évfolyam, 1-12. szám) 1960-10-01 / 10. szám

MHSZ ejtőernyős jelvény²⁷⁶

Egy momentum, gyerekkori barátom, *Látó Jancsi* emlékeiben is megmaradt, bár, amit ő leír, egy kicsit eltér az enyémtől. Nem kizárt, hogy *Hüse* a „mutatványt” többször, többféleképpen is megcsinálta.



„...Amíg felkészül a társaság az „Ancsára”, addig vetődök egyet a „Podvából” – így az ugratóparancsnok, aztán magára akasztott három ejtőernyőt. Na, ez is jól be lehet szarva, ha így agyonbiztosítja magát – futott át az agyamon.

–Ezt nézzétek meg! – intett a tovalépkedő másik nagymenő. Ha jól emlékszem, úgy mondták, hogy Északi Gyulának hívták. Ez azért fontos, mert őrá is mindenki nagyon felnézett.

Na, szóval... a *Hüse* bemászott a Po-2-es, vagy, ahogy a reptéren nevezték, a „Podva” becenévre hallgató kétfedelű, kétülékes, második világháborús matuzsálem hátsó ülésébe, és megindultak a háromezer méteres magasság irányába.

Mindenki hanyatt dőlt a gyepen, és vártuk a látványt.

–Mi lesz? – böktém oldalba az egyik velem kezdőt. – Na, mondd már!

–Csak lesd az eget!

Azt tettem. Egy idő után már olyan fent voltak, hogy nagyon. Aztán egyszer csak kiesett egy pötty a gépből. Nyílt az ernyő, ahogy szokott. Kis himbi-limbi, aztán leakadt, és a „pont” zuhant tovább.

Ennek is szerelmi bánata lehet, az már egyszer biztos.

De nem, mert nyílt egy másik ernyő! Aztán az is leakadt. Zuhanás... majd már csaknem szemmagasságban a harmadik is kilobbant. Simán, talpon fogott földet.

–Látod? Ettől érdemes tanulni! – rágta nedvesre a száraz fűszálat izgalmában nevesincs aligismerősöm....²⁷⁷

Emlékeim szerint vendég Po-2-esekből is ugrottak *Bánrévén*, itt láttam a miskolci HA – PAI-t, illetve *Haas Györgyöt* is, aki 1958 nyarától egy évig *Bánrévén* volt repülőtér parancsnok. Ebből eredően aztán ekkor ő is volt az ejtőernyős kiképzés motoros pilótája.

Ezek után egy kis hivatalos számvetés az ejtőernyőzéssel kapcsolatosan.

„ A repülő és ejtőernyős kiképzésben az események csökkentéséért...

²⁷⁶ Vatera

²⁷⁷ Látó János: Nyár (Aero Magazin 2010/2.)

... A táblázatból látható, hogy pártunk, a Magyar Szocialista Munkáspárt és a Forradalmi Munkás-Paraszt Kormány messzemenőleg támogatja a repülést, amire többek között az is utal, hogy gépállományunk megkétszereződött. Ezzel párhuzamosan növekedett a repült órák száma is, de a balesetek száma jelentősen csökkent! Az első nagy csökkenést 1951-ben láthatjuk, mikor bevezetésre került a kétkormányos kiképzés és kezdetét vette a minőségében módszeres oktatás. Ezzel természetesen némileg csökkentettük a túlméretezett növendék kiképzést is.

Hasonló a tapasztalat az ejtőernyőzés baleseteinél is, amelyeket az ugrási számokhoz viszonyítva a 2. sz. táblázatból láthatunk. Az ejtőernyős sportot is 1950–51-ben a túlméretezett kiképzés jellemezte. Volt rá példa, hogy 3 hetet elegendőnek találtak egy növendék kiképzésére, de a legegységesebb felkészítési szempontokat gyakran elhanyagolták! Az egészségtelen hajrát e sportágban 1955-ben, majd 1958-ban jelentősen lecsökkentettük.

Év.	Ugrás szám.	Személyi sérülés.
1951.	9118	Nem ismeretes.
1952.	7214	Nem ismeretes.
1953.	8451	63
1954.	6250	25
1955.	4930	31
1956.	5720	22
1957.	7560	24
1958.	7419	34
1959.	8088	29
1960. V. 31.-ig	4000	8

A legutóbbi 2 év eseményei, melyeket a 3. sz. táblázat mutat, magukba foglalják már mindhárom kiképzési ágban előfordult baleseteket.

A táblázatok vizsgálata után nézzük meg, milyen következetes munka eredménye az, hogy 10 év alatt 137-ről 27-re, és 63-ról 29-re csökkentek le, például a vitorlázórepülés és ejtőernyős sport rendkívüli eseményei...

Oktatóinknak nemcsak vitorlázó, hanem ejtőernyős vonalon is igyekezniük kell a szabályzatok szerint végrehajtani a kiképzést. Ejtőernyős részről hiányosságnak, elnézésnek tudom be azt a tényt, hogy gyakran hibásan hajtogatják az ejtőernyőket, eltérnek a kiadott tematikától és nem igényesek a növendékek földi előkészítésénél. Ez természetesen az ejtőernyős ugrásoknál bekövetkező kisebb-nagyobb személyi sérülésekben is megmutatkozik. Az ejtőernyős sérüléseknek kb. 20 %-a oktatási hibából, 80 %-a pedig figyelmetlenségből és fegyelmetlenségből ered...

A kiképzési eszközök tavaszi felülvizsgálata kiterjedt az ejtőernyőzésre is. Az ejtőernyők alapos felülvizsgálata igen szükséges volt. Ejtőernyő állományunk már erősen kiöregedő, így gyakran lépnek fel ugrások közben kupolaszakadások, de heveder szakadás is előfordult már. Ebben az évben a kiöregedett ejtőernyőket részben bevontuk és az elkövetkező évben biztosítani kívánjuk a megfelelő ejtőernyő utánpótlást. Ugyanakkor a KAP-3. típusú nyitókészülékeket is felülvizsgáljuk. Jelenleg szeretném felhívni a klubok figyelmét az ejtőernyős anyagok helyes tárolására. Tudva lévő, hogy az elmúlt évek során helytelen tárolás következtében több esetben tönkrementek ejtőernyők és csak az ellenőrzések előzték meg az esetleges katasztrófát... ”²⁷⁸

²⁷⁸ Repülés, 1960 (13. évfolyam, 1-12. szám) 1960-08-01 / 8. szám (FARKAS ENDRE őrgy. a MHS repülési osztályának vezetője)

Év.	Vitorlázó repülés		Motoros repülés		Ejtőernyőzés	
	Felszállási szám	Esemény szám	Felszállási szám	Esemény szám.	Felszállási szám.	Esemény szám.
1958.....	83 608	21	27 842	15	7419	34
1959.....	89 866	27	25 707	12	8088	29
1960. V. 31-ig.....	18 827	7	8 442	2	4000	8



Simon László és Szűcs László,
már Szolnokon, 1964.

Szűcs Laci is Bánrévén
kezdte az ejtőernyőzést.²⁷⁹

A *Po-2*-esből való ugrálás nagyon szaporátlan dolog volt, úgyhogy amikor már életképes lett a szakosztály egyre gyakrabban jött innen-onnan az *An-2*-es, nos, ez már nagyobb léptékű dolog volt.

A kezdetekben először csak az *ugróruha*, a *vastagtalpú ejtőernyős csizma* és a *bőr fejkendő*, a „*haube*” volt jellemző. Egy következő évben már a keménygumiból készített „*páncélos*” sisak a fejkendő, amely bordázott volt. Ezek után hozták a fehér műanyag fejkendőket rendszerbe. Ja, és a tőr...

A *miskolciakkal* való közös ejtőernyős táborban láttam *Bánrévén* ugrani *Martin Jánost*, *Szabó Pált* és *Északi Gyulát* is, sajnos a többi miskolci névre már nem emlékszem.

Martin János egy ekkori, bánrévei ugrása igazán emlékezetes volt. Ez valamikor szeptember elején lehetett, mert már iskolába jártunk, délutánosként. Tizenkettő és egy óra között lehetett. Napsütéses, de szeles nap, erre határozottan emlékszem. Álltunk a bánrévei régi iskola udvarán és jól láttuk a késleltetett ugrás nyitását. Az ejtőernyőst a szél a repülőtér felől, nagyjából észak-nyugati irányban, a falu felé nyomta és egy darabig szinte az iskolaudvar felett volt. A magassága ekkor még jó néhány száz méter lehetett. A szél ez után a vasúti telep irányába vitte kelet felé, és eltűnt a fák és házak között. Délután hazaérve szüleim mesélték, hogy egészen alacsonyan sodródott a felerősödött, váratlan talaj menti szélben és a házuk melletti négylakásos, egy emeletes vasúti ház tetején kötött ki. Szerencsésen megkapaszkodott az egyik kéményben és ott tartotta magát a „*széllel teli*” ejtőernyő ellen, amíg a lakók a segítségére nem siettek és le nem oldották róla a felszerelést.

A jobbak, ekkor már réselt ernyőkkel ugrottak.

²⁷⁹ Simon László gyűjteménye

Ejtőernyős kiképzési tematikák és előírt óraszámok.

Tematika kiadásának éve	Elméleti felkészítés óraszám	Földi előkészítés óraszám	Torna (sport) óraszám	Hajtogatás óraszám	Összes óraszám
1951.	6	25	26	4	60
1952.	1	33	30	20	84
1954	15	11	16	14	56
1955	20	-	21	-	41
1957	16	11	19	14	60
1962	-	19	-	16,5	35,5

Az egyik nyári táborban – kísérlet képen – egy négyzet alakú ejtőernyővel is ugrottak, amit a gyereknyelv „*kocka*”-ként emlegettek.



A kezdők nagyon sokszor alaposan odaver-
ték magukat a földet éréskor.

**Imitált ugrás a Po-2-esből.
A képen Simon László és
Sebes Attila „Ubul”²⁸⁰**

„... Ezt a képet csak brahiból készítettük. Csak pilóta mentőernyő van rajtam, a Po-2-ből a szárnytőbe kilépve, a másik oldalon kellett ugrani. Az első ülésben Sebes Attila. Szép, vidám idők voltak ezek Bánrévén!...”²⁸¹



hangár mellett.

Viszonylag kevés kárt okoztak a községben és a kertekben, de pontosan egy repülőnap alkalmával – az évre már nem emlékszem (1959 – 60?) – Nagy Pista bácsiék házában a cserepet áttörte az egyik ugró és a gerendázat fogta meg. Komoly balesetre nem igazán emlékszem, de arra igen, hogy egy mentőautó minden ejtőernyős napon ott állt a

Egy esetben késő délutáni időben jártunk már, An-2-esből ugrottak, bekötöttet, 600 m-ről. A gép nyugati irányból jött be a repülőtér közepe irányában, és hozzávetőleg a temető magasságában kezdte az ugratást.

²⁸⁰ Simon László gyűjteménye. A repülőklubban Sebes Attila az „Ubul” becenevet kapta. (Molnár István emlékei) Attila kiváló teljesítményrepülő, majd oktató. Később már más helyen ő egy sikeres vitorlázórepülő versenyző lett. Nagyon sok versenyen vett részt.

²⁸¹ Simon László visszaemlékezése.

Arra nem emlékszem, hogy hányadikként, de az egyik ugrónak (Pintér?) nem nyílt az ejtőernyője, kevés zuhanás után nyitotta a mentőernyőt és azzal ért földet. Ezt a házunk elől láttuk, meg azt is, hogy a földre érő sráchoz a hangár felől minden ott lévő társa lélekszakadva rohant oda.

A Po-2-es bal szárnytővére volt felszerelve az ejtőernyős ugrásokkor a „rámpa”, amely fából készült és a szárny borítását védte, valamint biztos be- és kilépési pontot adott az ejtőernyős részére. Az előző kép a földön készült és a jobb szárny felé történik a kilépés, amely nem a valós helyzetet mutatja. Ráadásul *Simon Lászlón* csak pilóta mentőernyő van. Az ugrók a háternyőjük mellett akkor a „hasernyőt – mentőernyőt” is kötelezően viselték.

Az ejtőernyős élet kimagasló személyisége volt ekkor az itt dolgozó *Hüse Károly*, de jól emlékszem *Simon Lászlóra*, *Tábori Pistára*, *Korcsmáros Olivérre*, *Téglási Gyulára*, *Cserepes Mártonra*, *Batizi Jánosra* is, sajnos a többiek neve már nincs a fejemben, csak azok, akiket korábban már felsoroltam. A községből *Nagy Jóska* volt, aki csatlakozott a szakosztályhoz és ugrott is. Őt sógora, *Téglási Gyula* vette rá erre. A lányok közül meg *Szabó Piroska* volt bánrévei.

Simon László ugrókönyve, az ózdi ejtőernyőskör felvarrója, és az első „késleltetett ugrás” relikviája²⁸²



„Ezzel a kioldóval ugrottam az első kézikieldésű feladatomat, 1960. szeptember 3.-án Bánrévén, 4 mp késleltetéssel, egy 51M kz ernyővel, a HA-PAI lajstromjelű Po-2-ből, 800 méterről.

Indító oktató Hüse Károly, a pilóta Borsodi István repülőtér-parancsnok volt.

Az adott napon, a gimnáziumi órák után rohantam elérni a félhármás munkásvonatot. A repülőtéren Tóth János növendéktársam adta kölcsön az ugróruhát, a csizmát és a haubét.

A földetérés helyén már várt, visszavette a szerelést, én pedig zokniban, trikóban, alsónadrágban, – de „vigyázz” állásban – jelentettem Hüsének, hogy „oktató elvtárs, az ugrást balesetmentesen végrehajtottam!”

Ő kezet nyújtott, gratulált, s szólt, hogy „na, dőljön be!” Jaajj!!!

A tábor létszáma 15 fő volt.

A képen látható még az 1961-es ugrókönyvem, Batizi János körvezető igazolásával, illetve az ózdi szakosztály himzett emblémája.²⁸³

Amikor 1960 őszén *Hüse Károly* oktató bevonult katonának, utána az ejtőernyős szakosztály vezetését *Ózdon és Bánrévén*, *Simon László*, *Batizi János*, *Karpács Ferenc*, *Tompa István* segédoktatók vitték tovább, eredményesen. Ekkor már a szakosztály erős, összetartó.

²⁸² Simon László gyűjteménye

²⁸³ Simon László visszaemlékezése



Az ózdi ejtőernyőskör
felvarrója²⁸⁴

„ A gyakorlati ejtőernyős kiképzés megkezdése azt bizonyítja, hogy a szakosztályok jól felkészültek az ugrások végrehajtására. Különösen dicséret illeti az ózdi ejtőernyősök fegyelmezettségét és a kezdő ejtőernyősök bátorságát, magatartását, melyet az ugrások alatt tanúsítanak.

Annál nagyobb a szervezetlenség a Miskolc-i repülő klub ejtőernyős szakosztályában. (Nagyon elkelne, ha a klubvezetőség többet foglalkozna az ejtőernyős sporttal. Véleményünk szerint a vezetés módszerén sürgősen változtatni kell.)²⁸⁵

1961 nyarán a miskolci és az ózdi ejtőernyős szakosztály közös tábort szervezett a bánrévei repülőtéren.

„ Ejtőernyős táborok életéből

Érdemes felfigyelni, hogy a nyári időszakban rendezett ejtőernyős táborok milyen eredményeket hoznak szakosztályaink számára. Míg a korábbi években ejtőernyőseink az ugrások számának növelésére törekedtek, addig az 1961-es nyári táborokban a célbaugrások és a stílusugrások gyakorlására fordítanak nagyobb gondot. A fő cél természetesen a közösségi munka továbbfejlesztése ejtőernyős sportolóinkban.

A Szolnok megyei ejtőernyős szakosztály együtt táborozott a Pest megyei ceglédi ejtőernyősökkel a szolnoki repülőtéren. Mindkét szakosztály tagjai amellet, hogy sokat fejlődtek a célban ugrásban és kiváló eredményeket értek el, igen jó kollektív szellemet alakítottak ki szakosztályaik között. A kollektív munka gyümölcsözőtt. A tábor ideje alatt tizenötén értek el másod- illetve harmadosztályú minősítést. A sikeres táborozásuknak csupán egy hibája volt, hogy az elhelyezkedést nem tudták tökéletesen megoldani. A jövőben nagyobb gondot kell fordítani a tagság elhelyezésére.

Együtt táboroztak a miskolci és ózdi ejtőernyősök is a bánrévei repülőtéren. Dicséret illeti őket katonás fegyelmezett magatartásukért. Jellemző volt a fegyelemre, hogy az egész tábor ideje alatt egy-egy feladat végrehajtását katonásan jelentették. A Borsod megyei ejtőernyősök nemcsak a célbaugrásban, hanem a stílusugrások végrehajtásában is fejlődtek. Jól bevált az ekipázs rendszer, melyet a jövőben más szakosztályoknak is be kell vezetni. Az ekipázs parancsnok az egész tábor ideje alatt figyelni tudta a növendék fejlődését és az ugrás közben elkövetett hibákra még időben fel tudta hívni a figyelmet. Ennek volt köszönhető, hogy már a

²⁸⁴ Simon László gyűjteménye

²⁸⁵ Repülés, 1961 (14. évfolyam, 1-12. szám) 1961-06-01 / 6. szám

12 ugrásszámmal rendelkező növendékek 2–3 m-es átlagokat ugrottak 600 m-ről. A tábor ideje alatt tizennégyen harmadosztályú és heten másodosztályú minősítést értek el. Ez igen szép teljesítmény.

A két repülőtéren táborozó ejtőernyős szakosztályok tagjai közel 700 ugrást hajtottak végre minden baleset nélkül. Ez azt bizonyítja, hogy jól elő voltak készítve a táborok és nagy gondot fordítottak az ugrások megszervezésére. Jó munkát végzett a miskolci és a szolnoki ejtőernyős



szakosztály vezetősége. Mindez a klub vezetőségeink nevelési munkájának eredménye, amely az ejtőernyős táborok életében pozitívan jelentkezik.

Rónai Mihály²⁸⁶

1961. május 1. Ózd
Az ejtőernyős szakosztály
felvonulása²⁸⁷

1961-ben az ózdi munkásőr egységnek harci gyakorlata volt a környéken, ezért az ejtőernyősök is besegítettek a gyakorlat végrehajtásában és Csermely község térségében 8 fő hajtott végre ugrást.

„1961márciusában az Ózdi Munkásőrségnek harci gyakorlata volt Csermelyben.²⁸⁸ Az ő felkérésükre az ózdi ejések 8 fővel vettek ezen részt. Ezeket az ugrásokat beépítették a gyakorlatokba. Nagyon jól sikerültek, dicséretben részesítették őket. Az ugrásokat problémamentesen hajtották végre.”²⁸⁹



Az ózdi május elsejei felvonulásoknak mindig fénypontja volt a repülőké, amikor egy-egy Pilst, vagy Szellőt vittek magukkal. Az ejtőernyősök meg a saját felszereléseiket.

Ózd, Béke-kert, állatkert²⁹⁰

²⁸⁶ Repülés, 1961 (14. évfolyam, 1-12. szám) 1961-09-01 / 9. szám

²⁸⁷ Simon László fényképe (Jobbra a laboratóriumi épülettel szembeni hűtőtorony látható, balra hátrább a Béke-kert és állatkert... Ez ma az Alkotmány út, amely a Gyári útba torkollik.)

²⁸⁸ Csermely, Ózdtól kb. 6 km-re, délre, dél-keletre levő falu. Erdős, dombos területen.

²⁸⁹ Básti József emlékei

²⁹⁰ Akkor sok mindenre „telt” a városnak és a kohászatnak is. Állatkert, vidámpark, igen jó labdarúgócsapat, első osztályú kézilabda, röplabda csapat, sportrepülés, ejtőernyőzés...



1961 ismét egy jeles esemény a bánrévei ejtőernyősök életében. Az *Ózdi Kohász labdarúgócsapat* feljutott az NB I-be, ez akkor nagyon nagy szó volt, mert az első osztályú bajnokság hihetetlenül erős volt.

Ekkor még hazánk labdarúgása minden világ, európai, és olimpiai versenyen szerepelt és jó közelítéssel az első nyolcban mindig ott voltak! Hét évvel korábban (1954) VB ezüst, utána (1964) EB bronz, 1952, 1964, 1968 olimpiai arany.²⁹¹



Az első ózdi NB I-es mérkőzésre *Hüse Károly* ejtőernyős a levegőből vitte le a labdát, a kezdéshez, a több ezer szurkoló ujjongása közepette. A *Po-2*-est ekkor is *Borsodi István* vezette.

„1961-ben – amikor az ózdi futballcsapat bekerült az NB1-be, Hüse Károlyt kérték fel, hogy Ózdon az első NB1-es futballmeccsre ejtőernyővel hozza le a labdát. A Po-2-vel, Borsodival érkeztek meg és a kezdés előtt 2 perccel ért földet Hüse Károly. A stadionban soha annyi néző azelőtt

²⁹¹ A világválogatottban egyszerre négy magyar játékos is szerepelt Braziliában!

*még nem volt, így igen nagy sikere volt az ugrásnak. Karcsit autóval vitték vissza a bánrévei repülőtérré.*²⁹²

Ez évben súlyos veszteség érte az ejtőernyős szakosztályt. Az Ózdi Kohászati Üzemekben, üzemi balesetben elhunyt, a klub ejtőernyős segédoktatója, Karpács Ferenc olvasztár.



Az ejtőernyős bajtársai „katonai” egyenruhában búcsúztatták a temetésén.²⁹³

**Simon László egyenruhában
a temetésre öltözve**

„ ... A klub ózdi csoportja is magára talált az idén.

Bujpál elvtárs irányításával pezsgő szervezeti életet alakítottak ki. Nevelő munkájuk célratoró. A szövetségi előadásokon felül meghívott előadókkal sok aktuális politikai kérdéstről rendeztek vitát. Hatvanan végezték el a honvédelmi alapkör anyagát, részt vettek a megye összetett honvédelmi versenyében és az 1–1 helyezéseket vívták ki. A csoport társadalmi vezetősége lelkesen dolgozik. S annak dacára, hogy az egyik gépük megsérült, a gyakorlati repülő kiképzésben az elmúlt évihez képest jelentősen fejlődtek.

Külön említést érdemel az ózdiak ejtőernyős szakosztálya. Jobb, több és célszerűbb munkát végeznek, mint a miskolciak. Az ejtőernyős szakosztály tagjainak fegyelme állandóan javul, s ha több segítséget kapnak, képesek lesznek úgy dolgozni, amint az az országos elnökség határozata előírja.

A Borsod megyei repülőklub újra a fellendülés útjára tért. Most az a fontos, hogy a téli repülési szünetben se lankadjon a munka. Meg kell magyarázni a növendékeknek, hogy az elméleti és a műszaki felkészüléssel a jövő évi munkájuk alapját rakják le. Minden a jól összeforrott kollektíván múlik, de a vezetők felelőssége a legnagyobb. Ha erről nem feledkeznek meg, újra az elsők sorai közé küzdhetik fel magukat.

Sárosi Gyula²⁹⁴

„ A hajtogató helyen minden ejtőernyős körül kialakult egy – egy gyerekekből álló „segédcsoport”, akik szigorú felügyelettel, de segíthettek a hajtogatások bizonyos műveleteinél. Én, Tábori Pistának és Korcsmáros Olivérnek szerettem segíteni, mert ők nyugodtak voltak, türelmesek és el is magyaráztak dolgokat.

Volt az ejtőernyősök között egy kimondottan kistermetű srác, a többiek csak „Bütyök”-nek szólították. Ez a fickó egy eléggé kekeckedő természetű volt...²⁹⁵ Egy ilyen alkalommal történt,

²⁹² Básti József visszaemlékezése

²⁹³ Simon László emlékei

²⁹⁴ Repülés, 1961 (14. évfolyam, 1-12. szám) 1961-11-01 / 11. szám

²⁹⁵ Így felnőttként ez már teljesen egyértelmű, hogy mindez a természetével összefüggésben kialakult, valamiféle állandó „védekezés” volt a részéről, valamiféle komplexus, amit alaptól – mindenre agresszíven – reagált le...

a délelőtt kellős közepén, hogy a rajvezetőjével valamin összevitakozott és közölte, hogy a kapott feladatot „nincs kedve megcsinálni”.

Egy darabig győzködték, aztán már nem. Erre a szóváltásra jött oda Simon László, aki már az egyik körvezető volt és aznap ő a parancsnok. Megkérdezte, hogy mi a gond? Ez a srác vele is vitakozni kezdett, de bizony nem kellett volna...

– *Bütyök! Szerelj le, ma már nem ugrassz többet, és csináld meg amit mondtak!*

Erre megint elkezdett hangoskodni, amire a válasz a következő volt:

– *Ha így gondolod, akkor még holnap sem ugorhatsz! Mit választasz?*

Erre aztán morogva, de elment a feladatot végrehajtani...

Számomra példaértékű volt, hogy a közel azonos életkorúak, egymás között mekkora fegyelmet tudtak tartani. Sok mindent hasznosítottam ebből, pár év múlva, 1969/70-ben, az MN3793-nál!”²⁹⁶

Az 1962-es év egy előző évi értékeléssel indul.

„*Tanuljunk belőle*

Az 1961-es esztendővel a technikai nehézségek ellenére is (pl. nem volt elég kézi kioldása ernyő) sikeres kiképzési munkát végeztünk.

Az eredményes munka mellett nem mehetünk el a hibák mellett sem. Egyes körvezetők az előkészítés során például nem az előírt legfontosabb feladatokat végeztették el növendékeikkel. Nem gyakoroltatták a helyes gépelhagyást, a szélirányba fordulást és a helyes földetérést. Ezért a kezdőknél több volt a baleset. Az egyik nyári táborban még néhány továbbképzősnek számítógépes szélirányba fordulás nélkül próbált földetérni. Az eredmény: könnyebb agyarázkódás és bokaficam.

Olyan is előfordult, hogy szakosztály vezetők minden feladat nélkül vezényeltek ugrásra másodszor is egy sportolót, csak azért, hogy az ugrási számot növeljék. Ez sem a klub, de az ugró fejlődését sem segíti elő. Többször tapasztaltam, hogy nem megfelelő képzettségű sportolót javasoltak 1500 m-es kézi oldású ugrásra, – de a sportoló nem képes 10 mp-et zuhanni. Budapesten történt, hogy az ilyen egyének már folyamatosan három mp után nyitottak, holott az ugrató parancsnok 20 mp-et írt elő. Így a 600 méteres nyitási magasság helyett, már 1300 méteren nyitott ernyők voltak. Az eredeti elsodrési távolság tehát szóba se jöhetett. Ehelyett mindenhova estek (Hévízeték, épületek, erdő, fateteje) ejtőernyősök, csak a kijelölt helyre nem. Csak a szerencse adta, hogy sérülés nem történt.

A fegyelem és az emberi értelem azt követeli tőlünk, hogy mindig tartsuk meg a kiképzési fokozatot. Mindenkit a megfelelő képzettsége és földi előkészítése szerint küldjük ugrani. Ne abban versenyezzünk, hogy melyik klubnak van több „zuhanó” ugrója, hanem ki végez edzés-terv szerint, biztos balesetmentes kiképzést.

²⁹⁶ RZ emlékei



A bánrévei repülőtér felett egy ejtőernyős²⁹⁸

A feljegyzések szerint itt, Bánrévén, 1962-ben teljesítette Hüse Károly az 500. ugrását Po-2-ből, 1500 m magasról. A gép pilótája Borsodi István volt.



Hajtogató-hely,
és a HA-ANA
Miskolci repülőtér²⁹⁹

„ Több figyelmet az ejtő-
ernyős sportra

Az elmúlt években ejtőernyős
mozgalmunk jelentősen fejlődött.
Különösen a sporthatározat óta.

Minden esztendőben egyre több fiatalnak tesszük lehetővé, hogy az elméleti előképzés után fizikai erőnlétüket és állóképességüket növelve, képesek legyenek e férfias kiállást igénylő sport üzésére. A fiatalság nagyobb számú foglalkoztatása növelte a kiképzési eszközök igénybevitelét és a sportág gazdaságosságát.

²⁹⁷ Repülés, 1962 (15. évfolyam, 1-12. szám) 1962-01-01 / 1. szám

²⁹⁸ id. Rónaföldi Zoltán gyűjteménye. Ez egy 6 x 9 cm méretű negatívon maradt meg. Ezt próbáltuk meg elfogadhatóvá tenni.

²⁹⁹ 29572425_1359906460781317_1156689809633036390_n Ha ANA Miskolc



Az ifjúság érdeklődését erősen megnövelte az évek óta ország-szerte szervezett sok honvédelmi nap. A kéklő égen kinyíló fehér és színes ejtőernyők, a „gombák” erősen vonzzák a romantikát és az erőt, ügyességet megbecsülő fiatalságot. Egy-egy ilyen honvédelmi nap emlékezetes marad fiúkban, lányokban – de még nagyon sok szülőben is. A honvédelmi napok után mindig nagy

volt az érdeklődés az ejtőernyőzés iránt....

Nem tudjuk az igényeket kielégíteni, ha a megyeszékhelyek és a repülőklubok határain nem tudunk túllépni. Az ejtőernyős köröket a járásokban és az alapszervezetekben is meg kell szervezni. E munka a repülőklubok, a járási, a kerületi, az üzemi és a területi alapszervezetek leg-szorosabb együttműködését igényli. A legfontosabb, hogy a megyei elnökségek vezessék és irányítsák a mozgalmat.

Különösen nagy feladat hárul Budapestre, Borsod és Szabolcs megyékre, ahol az adottságok megvannak a tömeges ejtőernyőzésre. Fejér, Baranya, Veszprém, Hajdú és Csongrád megyékben szintén van lehetőség arra, hogy több fiatal sportoljon. A többi megyében is lehetséges az ejtőernyősök körét szélesíteni.

A sportra alkalmas fiatalok kiválasztása körültekintést igényel. A speciális követelmények mellett az egészségi alkalmasság nagyon fontos tényező. Ezért az egészséges fiatalok részére az ejtőernyős sportban kell elsőséget biztosítani. Egy körben huszonöt-harminc növendéket foglalkoztassunk, hogy az elméleti, majd a gyakorlati anyagot megfelelő mértékben meg tudják tanulni, így a tornatermi edzéseken a körvezető is egyénenként foglalkozhat a fiatal ejtőernyősökkel... ”³⁰⁰



MHSZ ejtőernyős jelvény

An-2, még katonai jelzéssel és a 10. oldalszámmal, később HA – ANA,³⁰¹

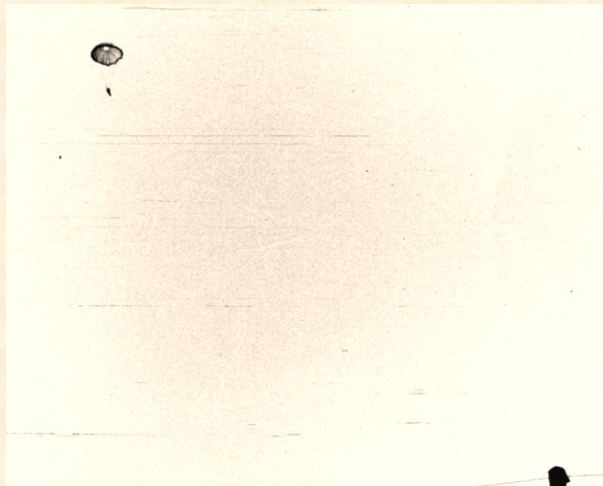


³⁰⁰ Repülés, 1962 (15. évfolyam, 1-12. szám) 1962-06-01 / 6. szám

³⁰¹ www.avia-info



Ejtőernyős a bánrévei repülőtér felett.
A földön az An-2-es és egy Koma³⁰²



Ejtőernyős a bánrévei repülőtér felett³⁰³

³⁰² id. Rónaföldi Zoltán gyűjteménye.

³⁰³ id. Rónaföldi Zoltán gyűjteménye



Az An-2-es a bánrévei repülőtéren



**Simon Laci itt már ejtőernyős, vagy még sportrepülő?
Esetleg már mindkettő?
Mellette a repülőtéri kutya.³⁰⁴**

³⁰⁴ Simon László gyűjteménye



An-2, HA – ANA

Ez a gép és a HA – ANB is sokszor megfordult a bánrévei repülőtéren az ejtőernyős táborokban.



An-2, HA - ANB³⁰⁵

A vezényelt gépekkel külsős pilóták jöttek, *Lánc Tibor, Bogdándi Tibor, Haas György* azok, akiket láttam a bánrévei repülőtéren.

Hüse Károly folytatja kiváló szereplését, magyar válogatottként is. Itt ezt sokan figyelemmel kísérik és őt mindig is az *Ózd-bánrévei szakosztály* tagjának tekintik!

³⁰⁵ www.avia-info Simon László gyűjteménye

„ Nemzetközi ejtőernyős verseny Romániában

Románia, Lengyelország és Magyarország ejtőernyősei küzdöttek a Bukarest – Clinceni repülőtéren a nemzetközi mezőnyben. A versenyt a FAI világbajnoksági szabályzata szerint értékelték. A magyar válogatott, a nők és férfiak jól szerepeltek. Az egyéni összetettben a férfiaknál Miklós László 1,212.03 ponttal az első, második a román Negroiu Ioan 1,208.58 ponttal, harmadik Binder Lajos 1,206.90 ponttal, 8. Samu Ferenc, 10. Szeder Ferenc, 11. Polonyi László, 14. Ulaga András, 16. Hüse Károly.

Az 1000 méteres kombinált célugrásban: Binder a harmadik, 4. Hüse, 5. Szeder, 8. Samu Ferenc, 11. Miklós, 22. Polonyi.

Az 1500 méteres kombinált célugrásban: Miklós a harmadik, 5. Hüse, 9. Binder, 11. Szeder, 15. Samu.

A 2000 méteres stílusugrásban: Polonyi a negyedik, 7. Miklós, 8. Samu, 9. Binder, 13. Szeder, 16. Hüse...

Csapatban férfiak:

1. Lengyelország
2. Magyarország
3. Románia I.
4. Románia II.



A hazaérkező magyar csapat egy része, balról: Binder, Hüse, Samu, Malév starter, Szabó Béla pilóta. Halas József szerelő és Szalay, a Központi Repülőklub titkára³⁰⁶

„ A Budapest Ejtőernyős Bajnokságon Hüse Károly az 1500 m-es kombinált egyéni ugrásban országos rekordot állított fel, 1,075 m-rel. (A rekord ugrás előtt 10 perccel Valkó Gyula szintén nemzeti rekordot ért el, 1,48 m-rel.)”³⁰⁷

„ Néhány gondolat a rendkívüli eseményekről

A gyakorlati repülő és ejtőernyős idény befejeződött. A kiképzési év eredményeinek felmérése megtörtént és megállapíthatjuk, hogy repülőklubjaink eredményes munkát végeztek. A kiképzés minőségileg fejlődést mutat. A vitorlázórepülésben a kiképzési és a repülőtéri fe-

³⁰⁶ Repülés, 1962 (15. évfolyam, 1-12. szám) 1962-09-01 / 9. szám

³⁰⁷ Repülés, 1962 (15. évfolyam, 1-12. szám) 1962-09-01 / 9. szám

gyelem is javult. Az ejtőernyősöknél a fegyelem megszilárdítása körül azonban egyhelyben topogás van.

Az eredmények vizsgálata felhívja a figyelmünket a rendkívüli események problémájára. A balesetek nagymértékben rontják eredményeinket és súlyos felelősséggel nehezednek valamennyiünkre, akár mint függetlenített munkatársak, vagy mint társadalmi aktívák dolgozunk a repülő és ejtőernyős kiképzésben.

Valamennyi, a repüléssel és ejtőernyőzéssel foglalkozó szabályzatunk általános határozatokat tárgyaló részében – kimondja: „A repülésben, illetve az ejtőernyőzésben foglalkoztatott személyi állománynak legfőbb feladata és kötelessége a repülések, illetve az ejtőernyős ugrások biztosítása és azok balesetnélküli végrehajtása”. A rendkívüli események súlyos kárt okoznak a szövetségnek és a népgazdaságnak egyaránt, mert emberéletek mennek veszendőbe, emberek hosszú időre esnek ki a termelőmunkából és kórházi ápolásra szorulnak.

Az 1961/62-es kiképzési év rendkívüli eseményeinek statisztikája az alábbi képet mutatja:

Repülés közben 2, ejtőernyőzés közben 3 ember veszítette életét. Ezenkívül a vitorlázórepülésben 3, az ejtőernyőzésben 31 személyi sérülés történt, olyan, ami miatt a megsérültek orvosi, vagy kórházi ápolásra szorultak és több-kevesebb ideig munkaképtelenek voltak.

A repülőgépekben okozott anyagi kár értéke 449 983 Ft.

A balesetek miatt 1 motoros repülőgép, 4 vitorlázó repülőgép került kiselejtítésre, továbbá 14 repülőgép esett ki – hosszabb-rövidebb időre a kiképzésből.

Az események kiképzési fok szerint az alábbiakban oszlanak meg:

Vitorlázórepülés:

<i>oktató</i>	<i>6</i>
<i>segédoktató</i>	<i>1</i>
<i>teljesítményrepülő</i>	<i>5</i>
<i>„C” vizsgás</i>	<i>3</i>
<i>„B” vizsgás</i>	<i>4</i>

Ejtőernyőzés:

<i>100 ugrás fölött</i>	<i>1</i>
<i>20–100 ugrásig</i>	<i>7</i>
<i>2–20 ugrásig</i>	<i>8</i>
<i>kezdő</i>	<i>18</i>

A rendkívüli események vizsgálata kimutatta: azok túlnyomó része olyan volt, hogy elkerülhetők lettek volna, ha az előidéző személyek nagyobb figyelemmel és alaposabban készítik elő a növendékeket.

A vitorlázó repülésben bekövetkezett balesetek megoszlásánál fel kell figyelniük arra, hogy ezek túlnyomó részét olyan fejlett repülőgépvezetők idézték elő, akik már nagy tapasztalattal

rendelkeznek. A fiatal, tapasztalatokkal nem rendelkező növendékeknél, akik még csak „A” vizsgával rendelkeznek, nem fordult elő baleset.

Az ejtőernyős kiképzés területén is igen sok az olyan sérülés, amelyek a magas ugrásszámmal rendelkező ejtőernyősöknél következtek be. A kezdő ejtőernyősöknél az események teljes egészében a helytelen földetérésből adódtak. Ugyanez vonatkozik a nagy ugrásszámmal rendelkező ejtőernyősökre is.

A baleseteket vizsgáló bizottság túlnyomó részben olyan hiányosságokat, sok esetben pedig a hiányosságok egész sorát fedezte fel, amelyek a balesettel ugyan nem voltak okozati összefüggésben, de adott esetben sérülések előidézőjévé válhattak volna.

Komoly hiányosságok mutatkoztak a repüléssel kapcsolatos adminisztráció körül is. Nem volt kimutatható a növendékek fejlődése a felszállások hiányos értékelése miatt, illetve ahol elfogadhatóan lehetett kísérni a növendékek fejlődését, az oktatók ott nem tették meg a szükséges intézkedéseket a növendékek repülési hibáinak kiküszöbölésére.

Az ellenőrzés elmulasztását is sok esetben tapasztaltuk. Például a pécsi repülőtéren az április 30-i ejtőernyős katasztrófa esetében. Ha az ellenőrzés, akkor körültekintőbb, fel kellett volna figyelni a belsősák fülecsének helytelen befűzésére.

A rendkívüli események minimumra csökkentése érdekében a következő kiképzési évben elsőrendű feladatunk, hogy valóban minden repüléssel és ejtőernyőzéssel foglalkozó személy komoly felelősséget érezzen a balesetmentes kiképzés megvalósításáért. Valamennyi repülőter parancsnok, oktató, ejtőernyős ugrásvezető örködjék a szabályok maradéktalan betartása felett. Azokkal szemben, akik a szabályzatok előírásaitól tudatosan, hanyagul eltérnek, keményen lépjenek fel és tegyenek megtorló intézkedéseket személyre és képzettségre való tekintet nélkül. Még abban az esetben is, ha a mulasztásból vagy a fegyelmezetlenségből nem következett be baleset. E tekintetben nincs elnézésnek helye, mert emberéletről van szó!

A repülésre és az ejtőernyős ugrásokra a felkészülés legyen alapos és körültekintő. Itt nem lehet helye lazaságnak és felületességnek. A repülő és ejtőernyős kiképzéssel kapcsolatos okmányok mindenkor legyenek tiszták és áttekinthetők. Adjanak pontos felvilágosítást az előkészítésről, a repülés és az ejtőernyős ugrások gondos vezetéséről, a növendékek fejlődéséről.

NAGY BÉLA őrnagy az MHS repülési osztályának vezetője”³⁰⁸

Aztán jön 1963.

„ Az új esztendő küszöbén

*... 1962-ben kiemelkedő eredmények nem születtek, mégis összességében el kell ismer-
ni azt a megfontolt, áldozatkész munkát, amit a klub-elnökségek, a repülőterek függetlenített
dolgozói végeztek a tervek teljesítése, a biztonság fokozása és nem utolsósorban az ifjúság
szocialista szellemű nevelése terén. Ennek értékét még növeli az, hogy a kedvezőtlen időjárás
miatt csak késve lehetett megkezdeni a repülést és mégis, az eredmények nem maradtak alatta*

³⁰⁸ Repülés, 1962 (15. évfolyam, 1-12. szám) 1962-12-01 / 12. szám

a korábbi évekenél. Nagy feladat hárult reánk a műrepülő világbajnokság megszervezésével és a rendezvények magas számával...

Természetesen a munka során a fejlődés felszínre hozott gyengeségeket is, mint amilyen a repülő és ejtőernyős rendkívüli eseményeknek még mindig magas száma, egyes helyeken a tervszerűtlenség a munkában, a kiképzési tervek nem alapos ismerete és ebből eredően azok teljesítésében megmutatkozó fogyatékoságok, a gazdaságossággal nem kellő törődés...

Nem elég csak az, hogy repülővé, ejtőernyőssé képezzünk ki valakit, hogy a klubon belül megszerettetjük a tagsággal a munkát, rendszerré tesszük nála a fegyelmet, az egymás iránti kollektív érzést. Ennél tovább kell menni. Arra kell törekedni, hogy ezek a jó tulajdonságok a családi körben, az Iskolában, a munkahelyen tartósak, maradandók legyenek. A repülőklubok tagsága példamutató magatartást tanúsítson a szocializmus építésében, jó hatást gyakoroljon környezetére is.

A másik ilyen fontos feladat, a tervszerű, kapkodás nélküli munkavégzés, a kezdő kiképzési tervek maradéktalan teljesítése.

Konkrét feladataink vannak a repülő és ejtőernyős alapképzés terén. A kiválogatás, hogy kik alkalmasak repülőnek, illetve ejtőernyősnek, nehéz, bonyolult feladat...

Olyan fiatalokat megtalálni, akikben ezek a tulajdonságok egyesülnek, csak úgy lehet, ha nem korlátozódnak klubjaink a spontán jelentkezésre, hanem a szervezésnél igénybe vesszük az ifjúsági szervezetek, iskolák, különböző szintű MHS elnökségek segítségét, az utánpótlás biztosítása érdekében rendszeres és folyamatos tevékenységet fejtünk ki.

Továbbra is főfeladat a balesetek számának minimálisra csökkentése. Bár a többéves statisztika azt igazolja, hogy nem volt eredménytelen az a következetesség, amit kifejtettünk a balesetek csökkentése érdekében, mégis több olyan eset állt elő, ami elkerülhető lett volna. Ez a vitorlázó és motorosrepülésre is vonatkozik, de különösen az ejtőernyőzésre. Szeretnénk, ha véglegesen megértené mindenki, hogy senkinek nincs joga könnyelműen venni a saját, vagy mások testi épségét, a jelentős értéket képviselő technikai eszközök sorsát. Nem elismerjük, hanem elítéljük majd azokat, akik „túlhajtásból” veszélyeztetik a repülés biztonságát. A repülőtérparancsnokok legyenek a fegyelem, a rend és a szabályzat betartásának az őrei. Olyan jogkörrel ruházzuk fel őket, hogy élni tudjanak a szabályzatok által adott lehetőségekkel. Most, amikor arra törekszünk, hogy az egész évi munkát az eddiginél nagyobb mértékben elismerjük és az élenjárókat a végzett munka alapján jutalmazzuk, a legnagyobb mértékben vesszük figyelembe az eseménymentes kiképzést...

1963-ra különleges nagy célokat nem állítunk magunk elé csak olyanokat, amelyeket a technikai adottságok, azok jó és ésszerű kihasználásával megengednek. Mindenkinek azon kell fáradozni, hogy becsülettel teljesítse vállalt kötelezettségét...

*Réti Antal az MHS elnökhelyettese*³⁰⁹

³⁰⁹ Repülés, 1963 (16. évfolyam, 1-12. szám) 1963-01-01 / 1. szám

Az ózdi ejtőernyősök már a különféle versenyeken is szerepelnek, nem is eredménytelenül.

„ *Az 1963 évi ejtőernyős versenynaptár*

Ez évben az ejtőernyősöknek gazdag és változatos verseny programjuk van. A központi repülőklub úgy állította össze a különböző osztályok versenyeit, hogy azok megközelítsék a nemzetközi szintet. A különböző jellegű járóversenyek és az ejtőernyős négytusa teljes mértékben feloleli a szövetségnek az ifjúság elé állított célkitűzéseit. Ezek a versenyek nagy állóképességet kívánnak meg a versenyzőktől a honvédelmi ismeretek elsajátításához.

ORSZÁGOS JELLEGŰ EJTŐERNYŐS VERSENYEK:

1. Érdemes ejtőernyős sportolók felszabadulási EMLÉKVERSENYE

április 7. Budaörs

2. III. OSZTÁLYÚ VÁLOGATÓVERSKNYEK. Az Ország 5 centrumában: Budapesti Repülőklubok, Gödöllői Ganz csapatai között.

május 5. Budaörs

Békéscsabai Repülőklub, Ceglédi Eje Klub, Csongrád megyei Repülőklub, Bács megyei Repülőklub, Szolnok megyei Repülőklub

május 5. Békéscsaba

Szabolcs megyei Repülőklub, Nógrád megyei Repülőklub, Borsod megyei, Miskolci Repülőklub, Ózdi Repülőklub, Heves megyei Repülőklub.

május 12. Nyíregyháza

Tolna megyei Repülőklub, Baranya megyei Repülőklub, Fejér megyei Repülőklub, (Dunaújváros), Somogy megyei Repülőklub

május 12. Ócsény

Győr megyei Repülőklub, Komárom megyei Repülőklub, Veszprém megyei Repülőklub, Vas megyei Repülőklub, Fejér megyei, Székesfehérvári Eje. Klub

május 19. Győr

3. III. OSZT. ORSZÁGOS EJTŐERNYŐS VERSENY

június 29–30. Kecskéd

4. II. OSZT. ORSZÁGOS EJTŐERNYŐS VERSENY

július 13–14. Dunaújváros

5. X. EJTŐERNYŐS NEMZETI BAJNOKSÁG

(Külföldi résztvevőkkel: Jugoszlávia, Románia, Bulgária)

július 21–27. Hajdúszoboszló

6. Országos Ejtőernyős Négy tusa Bajnokság

szeptember 7–8. Budaörs

7. *Steinmetz Kapitány Ejtőernyős Járőrverseny*

december 14–15. Ferihegy,³¹⁰ ill. Budaörs

BUDAPESTI EJTŐERNYŐS VERSENYEK:

8. *Budapesti Ejtőernyős Bajnokság*

július 6–7. Budaörs

9. *Budapesti Ejtőernyős Járőrverseny*

szept. 21–22. Budaörs

10. *Budapesti Ejtőernyős Négytusa Bajnokság*

augusztus 17–18. Budaörs

VIDÉKI EJTŐERNYŐS VERSENYEK

11. *Dunántúli Ejtőernyős Bajnokság*

augusztus 10–15. Dunaújváros

12. *Kelet-magyarországi Ejtőernyős Bajnokság*

Nyíregyháza

NEMZETKÖZI EJTŐERNYŐS VERSENYEK

13. „*Adriai Kupa*” *Nemzetek közötti Ejtőernyős Verseny Eje. válogatott keretünk részvételével*

augusztus 24–31. Portogros (Jugoszlávia)

14. *Jugoszláv Ejtőernyős Nemzeti Bajnokság*

7 magyar versenyző részvételével időpontja meghívástól függően

15. *Bulgár Ejtőernyős Nemzeti Bajnokság 3 magyar versenyző részvételével időpontja meghívástól függően*

16. *Román Ejtőernyős Nemzeti Bajnokság*

2 magyar versenyző részvételével időpontja meghívástól függően

17. *Katowice, Osztrava, Budapesti Postás Repülőklubok közötti Nemzetközi Ejtőernyős Verseny*

május 26–június 8-ig. Hajdúszoboszló³¹¹

³¹⁰ Azokban az időkben a Ferihegyi repülőtérre is szerveztek nagy létszámú ugrásokat. Akkor a polgári légi forgalom töredéke volt a mainak és hétvégén, vasárnap nem is fogadott gépeket a repülőtér...

³¹¹ Repülés, 1963.



A városok közötti nemzetközi verseny győztese a magyar csapat. Balról: Kunert Ferenc a Postás repülőklub vezetője, Polonyi László, Miklós László, Stanek Erzsébet, Hüse Károly, Nagy Ferenc és Hollói Gábor klubtitkár

bonyolítottuk le a hajdúszoboszlói repülőtéren.

Mindhárom ország négy férfi és egy női versenyzőt indított a versenyen. A csehszlovákok nőt nem neveztek. A postás csapatnak női versenyzőt kölcsön kellett kérni a Ganztól, tekintettel arra, hogy mindkét női versenyzőnk motoros repülő kiképzésére tért át...³¹²

„ EREDMÉNYEK: Kombinált célbaugrás: 1. Richtarik Jaroslav (Ostrava) 368,544 pont. 2. Polonyi László (Budapest) 366,892. 3. Hüse Károly (Budapest) 351,541. 4. Nagy Ferenc (Budapest) 348,106. 5. Stasovsiky Karel (Ostrava) 337,134. 6. Miklós László (Budapest)...

Csoportos célbaugrás: 1. Postás Repülőklub 1271,662 pont. 2. Ostrava 938,667. 3. Katowice 875,636. összesített csapat- eredmény: 1. Postás Repülőklub 4455,318 pont. 2. Ostrava 3630,672. 3. Katowice 1651.111.

Stílusugrás: Egyéni: 1. Hüse Károly (magyar) 473 pont. 2. Polonyi (magyar) 464,5. 3. Kusy Milan (csehszlovák) 447,5. 4. Nagy Ferenc (magyar) 440...

Csapatverseny: 1. Postás Repülőklub 1781,5 pont. 2. Ostrava 1490. 3. Katowice. 0

Összetett egyéni: férfiak: 1. Polonyi László (magyar) 831,392 pont. 2. Hüse Károly (magyar) 824,541. 3. Nagy Ferenc (magyar) 788,106... ”³¹³

Ehhez az hozzátartozik, hogy a versenyekre a klubokat „megerősítették”, akár külsősökkel is! Fokozottan érvényes ez Hüse Károlyra, aki előtte is, majd a verseny után is a néphadsereg ejtőernyős csapatának a tagja!

Még ez évben „Adria Kupa” (III. Jadrane Padalaski Kup, Harmadik ejtőernyős Adria Kupa), amelyet a Jugoszláv Repülőszövetség az idén ismét megrendezett a szlovéniai tengerparton, Portorozban.

³¹² Repülés, 1963 (16. évfolyam, 1-12. szám) 1963-08-01 / 8. szám

³¹³ Repülés, 1963 (16. évfolyam, 1-12. szám) 1963-07-01 / 7. szám

„ A színvonalas, erős, végig váltakozó küzdelemben a magyar csapatnak – Miklós, Polónyi, Binder, Hüse, Nagy F. – az összetett versenyben az ötödik helyet sikerült megszerezni. Ennyire tellett a fiúk tudásából, erejéből. Az egyéni számokban nem tudtak az első tíz köré sem kerülni, bármennyire is igyekeztek...”³¹⁴

1964-ről szólnak már a hírek.

„ Közvetlen feladataink érdekében

... Mindezek alapján tárgyalta az országos intéző bizottság 1964. január 24-i ülésén a repülő és ejtőernyős munka helyzetét. Az országos intéző bizottság egyetértett azzal, hogy az előképzési feladatok érdekében további erőfeszítésekre van szükség. Ki kell építeni a kiképzési munka bázisait, azokat a repülőtereket vitorlázó állomásokká kell minősíteni, amelyek az előképzésben nem vesznek részt. Az eredményesebb munka érdekében a felszabaduló technikai eszközökkel, a repülést és az ejtőernyőzést kiszolgáló személyzettel a fő bázis területeket kell megerősíteni. Fokozatosan meg kell valósítani az előképzés többéves rendszerét, elsősorban a középiskolás fiatalok mind nagyobb számú bevonásával. Ez viszont azt igényli, hogy a korhátárt a középiskolásoknál – 16 évről – leszállítsuk úgy, hogy 15 éves korban már vitorlázórepülőgépen egyedül repülhessenek a növendékek...

A vitorlázó repülésbe többségében a középiskola I. évfolyamától kell bevonni a fiatalokat az adott bázisterületeken, és két év alatt el kell érni, hogy a „C” vizsgáig eljussanak. Ez elegendő idő arra, hogy a repülés elméletével, gyakorlatával, szépségével és nehézségeivel megismerkedjenek. Figyelemmel lehet kísérni fejlődésüket, állóképességüket, repülőkészségüket. Ki lehet választani azokat, akik megfelelnek arra, hogy motoros repülőgépen repüljenek és a nagyobb fizikai igénybevételt jelentő repülésekre egészségileg korlátozás nélkül alkalmasak. Ezek a növendékek a középiskola III. osztályától a motoros repülés elméletével és gyakorlatával ismerkednek meg, ahol végleg eldől; alkalmasak-e a repülőgépvezetői pályára.

Az oktatóinkat ez a munka következetesebb feladat elé állítja. Lépést kell tartaniok a fejlődéssel általános műveltségben, szakmai és politikai felkészültségben. Az előképzés megszervezésében pontosan be kell, hogy tartsák az egyes lépcsőfokokat, egyénileg meg kell, ismerjék a növendékeket és a fizikai megterhelést személyenként kell meghatározni. Rendszeres sportolással, a kiegészítő sportok bevezetésével kell az állóképességüket növelni.

Hasonló a helyzet az ejtőernyőzésbe bevont fiataloknál, akik számára a képzés két éves tematikára van felépítve. Itt alapkövetelmény a 8 általános iskola, mert az elméleti tanterv ehhez igazodik. Az ejtőernyőzésnél különösen fontos a fizikai erőnlét. Nélkülözhetetlen a rendszeres sport, a tornatermi gyakorlatok tervszerű végzése. És még egy dolog, amit több helyen az ismételt figyelmeztetés ellenére sem szívnak meg, hogy a földetérés gyakorlását nem a gépi ugrások keretében kell megoldani, hanem a földi gyakorlószerkezen. Ehhez jelentős segítség lesz az ejtőernyős vontatás fokozatos bevezetése, melynek kísérletei biztató eredményeket mutatnak. Természetesen emellett a „bitó”, a szélirányba forduló készülék, a gépajtó utánszat, a

³¹⁴ Repülés, 1963 (16. évfolyam, 1-12. szám) 1963-10-01 / 10. szám

ferde kötélpálya ezután is szükséges és hasznos, ha a balesetek számát tovább akarjuk csökkenteni...

Réti Antal MHS elnökhelyettes”³¹⁵

A különféle politikai, társadalmi eseményeknek résztvevői az ózdi ejtőernyősök is.

235

„ Felavatták a bükki partizánok hősi emlékművét

Vasárnap ünnepséget rendeztek a Bükk hegység³¹⁶ egyik vadregényes táján, a Hangonyi-tó partján, ahol 20 esztendővel ezelőtt Szőnyi Márton főhadnagy 13-tagú ejtőernyős partizáncsoportja hősi harcot vívott a német és magyar fasiszta csapatokkal. Az egyenlőtlen küzdelemben a bátor hazafiak legtöbbször elesett, vagy fogságba került, ahol golyó és bitó várta őket. A hősökre emlékezve, népünk haladó hagyományait ápolva – az Ózdi Járási Pártbizottság és az MHS Borsod megyei elnökségének kezdeményezésére – az üzemek dolgozói és a tömegszervezetek tagjai társadalmi munkában csaknem 3 méter magas, terméskövekből készült hősi emlékművet emeltek az egykori harcok színhelyén. Az emlékműre a Partizán Szövetség bronzba öntött jelvényét helyezték, alatta pedig márványtábla hirdeti a hős partizánok emlékét.

Részt vettek az avatásom a hősi halált halt bükki partizánok hozzátartozói: özvegy Szőnyi Istvánné, Szőnyi Ferenc, Ősz Szabó József és felesége, Kiss Benjámín édesanyja és nagyszámú rokonsága, valamint Szoták Mihály nővére. Az ünnepségre a hősi halált halt G. A. Novotni szovjet főhadnagy, a csoport parancsnokhelyettesének édesapja levelet küldött a Partizán Szövetségnek. Levelében a többi között ezt írja: Drága elvtársak! Mély tisztelet és szívből jövő üdvözlés az Önök csodálatos földjének, amely gyermekem hamvait őrzi. Hálás köszönet a meghívásért, s bár betegségem miatt odautazni nem tudok, gondolatban önökkel vagyok.

Az ünnepség résztvevői először a hangonyi temetőt keresték fel, s megkoszorúzták a partizáncsoport két hősi halált halt tagjának, G. A. Novotni szovjet főhadnagynak és Ősz Szabó Jánosnak, az osztag politikai biztosának sírját. Ezután került sor a Hangonyi-tó partján a hősi emlékmű felavatására. Nógrádi Sándor, az MSZMP Központi Ellenőrző Bizottságának elnöke mondott ünnepi beszédet, majd a partizánhősök hozzátartozói vörös szegfűcsokrot, a Magyar Partizán Szövetség, a megyei, a járási és a községi pártbizottságok, a tanácsok, az ózdi üzemek és tömegszervezetek küldötted koszorút helyeztek el az emlékmű talapzatára. Közben ezer méter magasságban repülőgép jelent meg és abból ejtőernyős ugrott ki; Szabó Pál, az MHS Borsod megyei ejtőernyős oktatója közvetlenül az ünnepség színhelyén ért földet, és virágcsokrot helyezett az emlékműre. Ezután a Hangonyi-tó partjára helikopter ereszkedett le, amely a fegyveres erők koszorúját hozta.

Az ünnepség után a fegyveres testületek és a Magyar Honvédelmi Sportszövetség motoros, kerékpáros és gyalogos emléktúrát szervezett. Ezen kívül műrepülő-, ejtőernyős- és rádiós

³¹⁵ Repülés, 1964 (17. évfolyam, 1-12. szám) 1964-03-01 / 3. szám

³¹⁶ Ez már nem a Bükk hegység! Ez a Heves-Borsodi dombság. Máig vita tárgyát képezi, hogy a partizáncsoportot nem itt, hanem tényleg a Bükkben akarták ledobni, mert következetesen Bükknek nevezik a leérkezési helyet.

bemutatókat, valamint kultúr- és sportműsorokat rendeztek. Az eseménydús napot este emléktűz és tűzijáték fejezte be.”³¹⁷



A Szőnyi partizáncsoport emlékműve

1964-ig az ózdi ejtőernyős szakosztály minden évben szerepelt – az akkor még megrendezésre kerülő „Szőnyi Márton”³¹⁸ emlékműnél tartott ünnepségen. Ugyancsak 1964-ben volt, hogy az *Arlói-tónál* megrendezett *Honvédelmi napon* a *Bánréveiek*, *An-2*-esből ugrottak. Időközben *Kiss Balázs* is a legjobbak közé küzdötte fel magát és azok közé került, akik a szakosztályt irányították, *Hüse Károly*, *Simon László* távozása után.



Szőnyi emlékverseny



1964-es hírek a III. osztályú országos bajnokságról. Az *ózdi csapat* 5. egyéniben *Szűcs László* a 10. helyezett.

„ EJTŐERNYŐZÉS

1964. évi országos III. osztályú bajnokság (férfi-női) Kecskéd.

FFI EGYÉNI: 1. Sípós Gyula (Győr; 376,04 pont, 2. Gyuricza Béla (Gyulai HSE) 371,77, 3. Slezák János (MÁV) 364,71, 4. Grill László (MÁV) 358,28, 5. Berenczki Gábor (BHG) 351,88, 6. Magyar József (Ganz–MAVAG) 350,78, 7. Menegáti Károly (Gyulai HSE) 334,99. 8. Szénási János (Dunaújváros) 328,17, 9. Madár Antal (BHG) 325,48, 10. Szűcs László (Ózd) 325,42...

³¹⁷ Népszabadság 1945-2016 (1945-1956. októberig Szabad Nép) Népszabadság, 1964. augusztus (22. évfolyam, 179-203. szám) 1964-08-11 / 187. szám

³¹⁸ Szőnyi Márton repülőztiszt (zászlós), vadászpilóta. 1941. augusztus 27-én légi harcban lelövik, szovjet fogságba került. Innen tisztázatlan körülmények között partizánnak állt. Később szovjet és magyar összetételű csoportban – partizánként – visszatért hazánkba, 1944. augusztus 8-án, Ózd környékén értek földet ejtőernyővel és a csapat rövid időn belül fogságba esett, vagy, mint Szőnyi, a csendőrökkel, katonákkal vívott tűzharcban elesett, 1944. szeptember 7-én. A partizánokhoz való csatlakozása mind a mai napig vitatott kérdés!

FFI CSAPAT: 1. MÁV. RK. 1009,95 pont, 2. Győr RK. 921,85, 3. Ganz Mávag Rk. 898,75, 4. Nyíregyháza RK. 868.43, 5. Ózd RK. 861,70, C. Pécs RK. 864.51, 7. Dunaújváros RK. 835,44, 3. KÖMI RK. 756,45, 9. Gyulai HSE. 706,30, 10. BHG. RK. 677,36.³¹⁹

A területi válogató versenyen még jobbak a helyezések.

„ Területi válogató versenyek.

... NYÍREGYHÁZA II. OSZT, FFI EGYÉNI: 1. Bártíai Attila (Nyíregyháza) 366,56 pont, 2. Kiss Balázs (Ózd) 351,31...

III. OSZT. FFI EGYÉNI: 1. Tompa István (Ózd) 185.85 pont, 2. Fonák János (Nógrád) 181,73, 3. Bellus Ferenc (Szabolcs) 176,09, 4. Fodora László (Nyíregyháza) 174,10, 5. Horán Árpád (Nyíregyháza) 182.34.

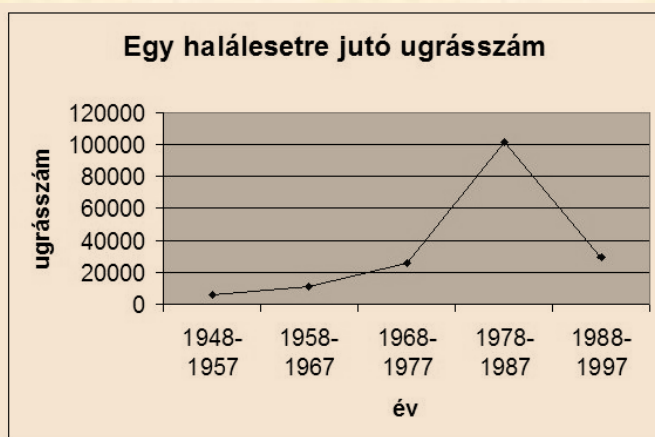
III. OSZT. CSAPAT: 1. Nyíregyháza 491.00 pont, Ózd 467.13, 3. Nógrád 436.68, 4. Szabolcs 293,58, 5. Debrecen 276,13, 6. Miskolc 128,21, 7. Eger 90,02...

Egyes visszaemlékező források a bánrévei ugrások számát 1958 és 1965 között itt, a táborokkal, kiképzéssel, versenyekkel, bemutatókkal együtt, hozzávetőleg 10 000-re teszik!

Minden nyáron táborok, de természetesen ezeken kívül is nagyszámban voltak a bánrévei repülőtéren a szakosztály részére ugrási napok. Ezekben a napokon kisgépes, Po-2-esből való ugrások vannak, így 3-5 ugrás jut a megjelent tagokra. A saját táborok olyan 20... 30 fővel folynak, ekkor már inkább az An-2-es jelenléte a döntő. Ezekhez csatlakoznak a „sorköteles” kiképzések, amelyek szintén nagyobb létszámokkal, 40... 50 fővel működnek, katonás renddel, fegyelemmel.³²⁰

A 10 000 ugrás nem lehet túlzás, nagyjából 8 év alatt, hiszen volt olyan tábor, amikor csak abban 700 a végrehajtott ugrások száma.

Mindezt a viszonylag sok ugrást komolyabb baleset, haláleset nélkül teljesítik a bánrévei repülőtéren!



Hazai statisztika

A repülőtér 1966-os bezárása után a szakosztály is megszűnt. Arról, hogy esetleg kik folytatták máshol, nincs teljes körű információ.

³¹⁹ Repülés, 1964 (17. évfolyam, 1-12. szám) 1964-07-01 / 7. szám

³²⁰ Básti József emlékei alapján

Bizonyosan sokan kerültek a kiképzettek közül a néphadsereg ejtőernyőseinek soraiba, de hisz ez is volt a fő cél. Akik a legmesszebbre jutottak ezen a pályán, kétségkívül *Hüse Károly és Simon László*, mindketten a hivatásos katonai pályát, és a katonai ejtőernyőzést választották élethivatásul.

Ez már Szolnok.
Álló sor balról a második Hüse
Károly, az ülők
közül balról a második Simon
László.³²¹



238

Az *Ózd-bánrévei ejtőernyősök* közül azonban nagyon sokan a néphadsereg kereteiben is folytatták ezt, részben sorkatonaként, de továbbszolgálók is akadtak szép számmal. (Például *Szűcs László*, aki 1959-ben *Bánrévén* kezdett ejtőernyőzni.)

A hazai ejtőernyőzés *halálos baleseteit* bemutató táblázatokban *Ózd-bánrévei* vonatkozású eseményt, nevet, szerencsére nem találtunk.

Hüse Károly már hivatásos katonaként is sokat versenyez. Nevezetes ugrásainak egy részét *Bánrévén, Miskolcon* hajtja végre, korábbi bajtársaival, barátaival. Ha teheti, akkor barátai jelentős ugrásain is részt vesz!



Miskolci ejtőernyősökkel
Varga József, Szabó Pál,
Hüse Károly.
Miskolc 1969. október
Szabó Pál 2000. ugrása
alkalmából.³²²



Katonai ejtőernyős válogatott, Szolnok.
Balról a negyedik Hüse Károly, az ötödik Simon László, két volt bánrévei ejtőernyős³²³

³²¹ Simon László archív

³²² A miskolci sportrepülés története

³²³ Simon László gyűjteménye



**Balról-jobbra: Milus László, Kádár Ferenc, Mikula János (öleli) Végh Lászlót (Kuge),
Preising Konrád, majd a valamikori bánrévei, Szűcs László**

A visszaemlékezések szerint az *Ózd – bánrévei ejtőernyős szakosztály* tagjai az idők során szerepeltek a *miskolci, edelényi, békéscsabai, péri, dunakeszi, budaörsi*, és természetesen az itthoni repülőnapokon is.

Az *Ózd-bánrévei ejtőernyősök* közül még a *budapesti, augusztus 20-ai vízi parádéra* is eljutottak többen, ahová már nagyon *leválogatták* az ugrókat. Ekkor már a *néphadseregben* volt és onnan szerepeltek *Hüse Károly és Simon László*. Az ózdi klubtól pedig *Batizi János és Kiss Balázs*, akik ilyen ugrásokon bizonyosan részt vettek.

Később aztán, amint írtuk az *ejtőernyőseink* egy része a *néphadseregben*, más része pedig a *miskolci szakosztályban* folytatta tovább.

Néhány kép az 1974-es vízi – légi parádéről.



1974. augusztus 20. Budapest³²⁴

³²⁴ Rónaföldi Zoltán fényképei



Az *Alföldi ejtőernyős* bajnokságot *Hajdúszoboszlón*, 1966. augusztus 4-e és 7-e között rendezték. Itt *Kiss Balázs* a 3. helyet szerezte meg, az I–II. osztály, 1000 m egyéni célugrásban. Az 1. Szabó Pál – 382,1 pont, Miskolc, 2. Gajdán Miklós – 376,4, Miskolc. 3. *Kiss Balázs* – 372,5, Miskolc.



Gajdán Miklós, Kiss Balázs (középen) és Éber³²⁵



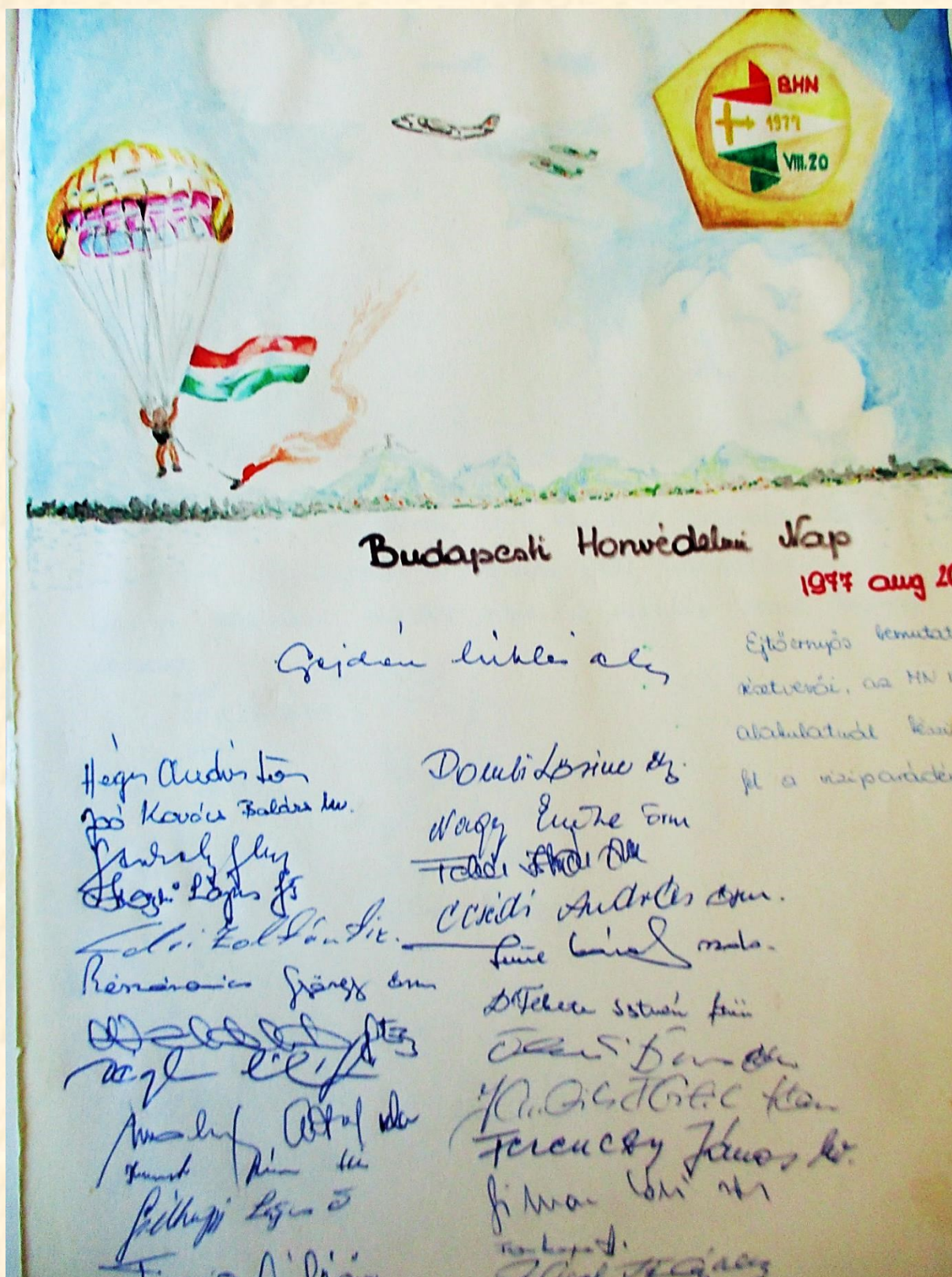
I–II. oszt. 1500 m egyéni célugrás:

Kiss Balázs³²⁶

1. *Kiss Balázs* – 364,2 pont, Miskolc, 2. Szabó Pál – 362,8, Miskolc. 3. Gajdán Miklós – 355,3, Miskolc, 4. Kóss József – 289,2, Debrecen.

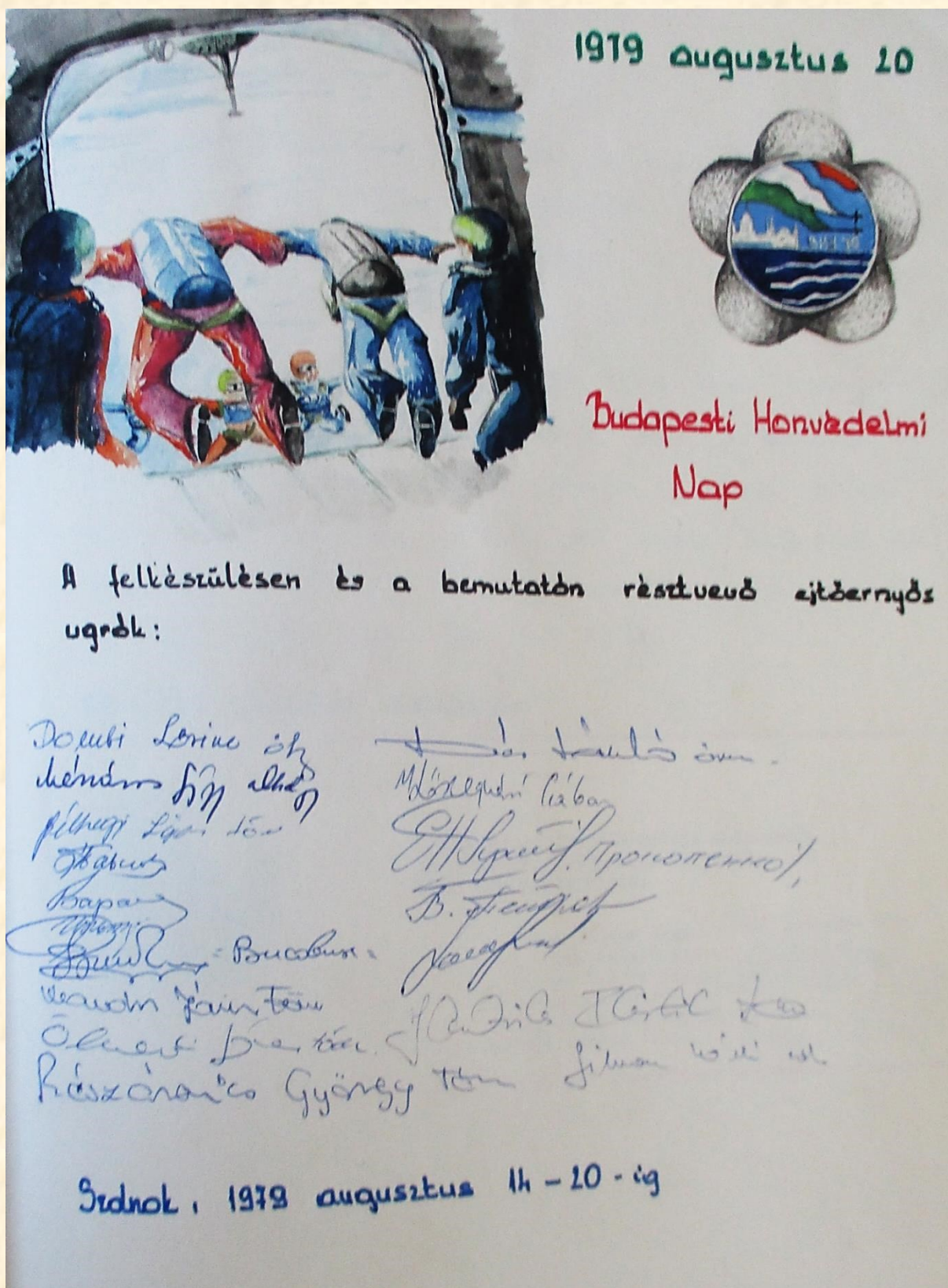
³²⁵ Repülés, 1966 (19. évfolyam, 1-12. szám) 1966-09-01 / 9. szám

³²⁶ Repülés, 1966 (19. évfolyam, 1-12. szám) 1966-09-01 / 9. szám.



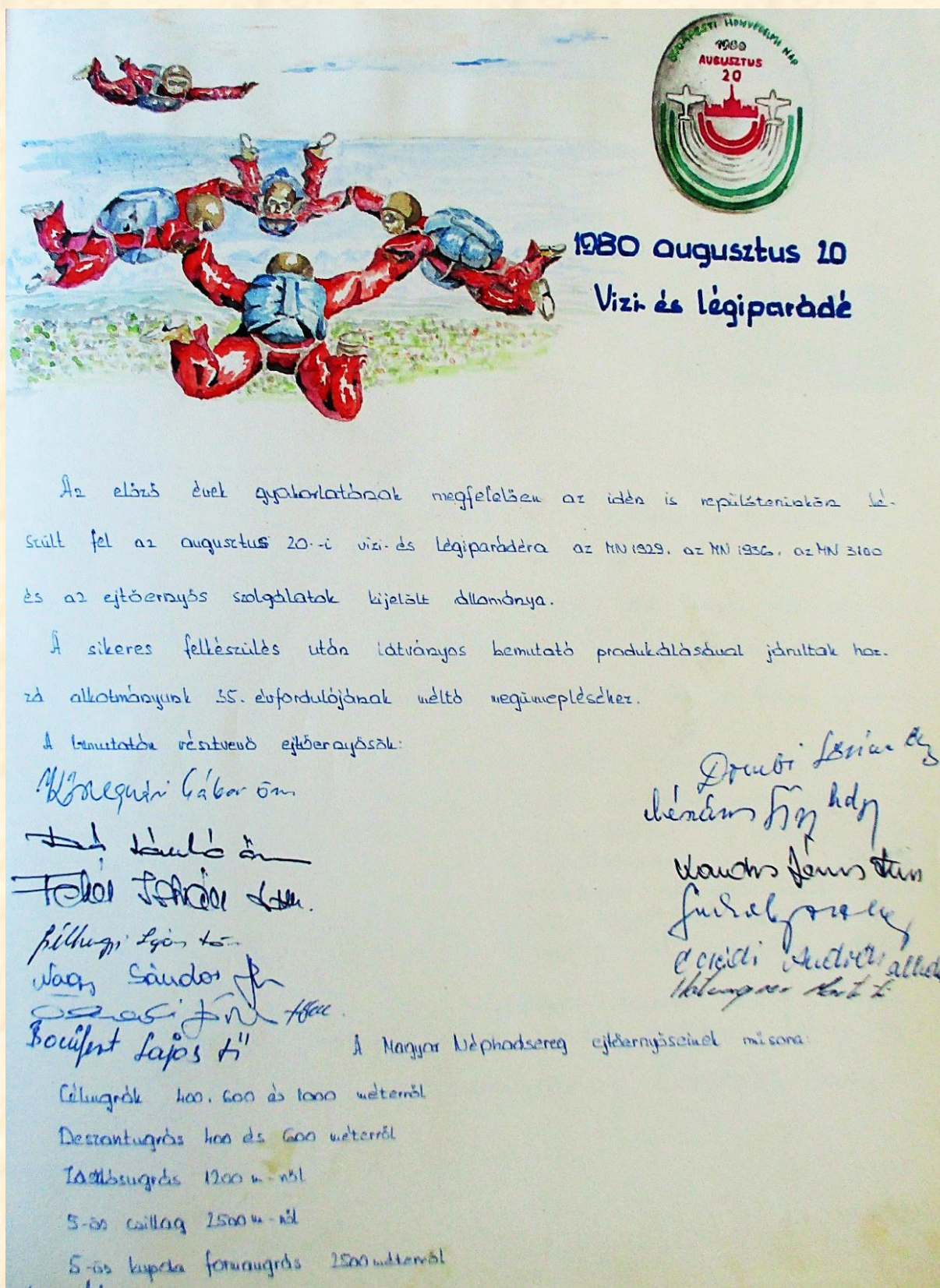
Emléklap az 1977. augusztus 20-i vízi- és légi parádé alkalmából,
a katonai ejtőernyősök albumából³²⁷

³²⁷ Simon László gyűjteményéből. Az egykori szolnoki Légierő ejtőernyős szolgálatánál vezetett eseménynapló („Hősök Könyve”) néhány lapja. (Hüse Károly és Simon László aláírása is!)



Emléklap az 1979. augusztus 20-i vízi- és légi parádé alkalmából,
a katonai ejtőernyősök albumából³²⁸

³²⁸ Simon László gyűjteményéből (Itt már Hüse Károly sajnos nem tudott részt venni...)



Emléklap az 1980. augusztus 20-i vízi- és légi parádé alkalmából,
a katonai ejtőernyősök albumából³²⁹

³²⁹ Simon László gyűjteményéből

1000 m-es csoportos célugrás:

1. Miskolc I. – (Szabó, Gajdán, Kiss, Éber) – 1068,2 pont, 2. Debrecen (dr, Szeszák, Kóss, Dancs) – 987,3, 3. Nyíregyháza (Henzsel, Smunczer Dobánszki) – 980,7.

III. oszt. 1000 m egyéni célugrás:

1. Rusznyák István – 386,9 – Miskolc, 2. Henzsel András – 384,1 – Nyíregyháza, 3. Smuczer Mihály – 360,4 – Nyíregyháza.



Az MHSz Szolnoki Repülőklub ejtőernyős szakosztály oktatói 1964.
Balról-jobbra: Győrffy István, Nagy Attila, Nagy Ottó törzsőrmester, szakosztályvezető, Bihari János, Zátrok László ejtőernyős sor-katonák,
elől: Simon László tisztiiskolás növendék, Szűcs László tsz. tizedes



A Szolnoki Repülőklub sportcsapata:
Janovics Ferenc, Hüse Károly,
Szatmári Irén, Simon László,
Nemes László és Varga József³³⁰



„1973. május 28.-án Szolnokon volt az 1000.-dik ugrásom An-2-ből, 2000 méter-ről, a 044546 gyári számú PTCH-8 típusú ernyővel. (Aznap ez volt a 8.-dik ugrásom)”³³¹

³³⁰ Simon László gyűjteménye

³³¹ Simon László emlékei

Motoros repülés a bánrévei repülőtéren

„...a lelkesedés bizony sebezhetetlenné teszi az embert,
hatalmat ad neki az események fölött, olyan hitet, amely
hegyeket mozdít...”³³²

A bánrévei repülőtéren – motoros repülés vonatkozásban – soha sem volt kiképző keret, ilyen jellegű tábor, vagy iskola.

A repülőtéren időszakosan, vagy egy időben folyamatosan is volt, voltak motoros gépek, amelyek vontattak, ejtőernyősöket ugrattak. Volt néhány esetben úgy is kihelyezve motoros gép, amellyel az ilyen *szakszolgálati engedéllyel* rendelkezők gyakorlatban tartását végezték el.

Amint azt korábban a repülési fejezetekben említettük, a klubnak volt egy roncsból újjáépített *Bücker – Jungmann* típusú gépe 1949-1950-ben. Ez a gép azonban az elvitele után már más egyesületben, 1952. 03. 15-én lezuhant. Erről a korábbi fejezetben már részletesen írtunk.



A volt bánrévei Bücker -
Jungmann, a HA-BKR, a
galgamácsai baleset után

A Galgamácsán lezuhant gépben életüket
vesztették 1952.03.15-én,
Maczó Albert†, Csikós Gábor†.³³³

Az, hogy a gép hová kerülhetett Bánrévéről, teljes bizonyossággal még nem derült ki. Részadatokat viszont vannak!



„... 1949.04.04-06.26. és 07.15.-09.30. OMRE-nél Algyőn, Szentesen és Balatonkilitin 50-50, Győrött 42, Esztergomban 59, összesen 251 fő növendék részére motoros repülőgép vezető táborokat szerveztek.

³³² Saint-Exupery

³³³ Kunár György fényképe

Az Esztergomi kiképző tábor parancsnoka Frankó Endre³³⁴ évfolyamtársam volt ekkor (lásd korábbi bekezdéseket)

Rónai Rudolf ör[na]gy-ot OMRE főtitkár helyettesével bízták meg.

Az OMRE kiképzése még a magyar-német kiképzési elvek és annak gyakorlatban történt megvalósításával történt, mely természetesen a megszálló szovjet hadsereg véleménye szerint alapvetően nem megfelelő volt és meg kellett változtatni.

Egy akkor ott repülő adatszolgáltatóm Hadházi László szkv. fhdgy. a következő kiképzésben részesült, mint az Országos Magyar Repülő Egyesület (OMRE) növendéke:

ALGYÓ.

1949. április 5-én Algyőre, az Országos Magyar Repülő Egyesület (OMRE) Algyői repülőiskolájára hívják be, ahol Gersy Tamás³³⁵ oktatójával, Bücker 131 „Csíz” nevű repülőgéppel végzi első bemutató repülését.

Oktatói: Gersy 205 felszállással, (fsz), Ágoston (17 fsz), Kotrás (11 fsz), Kalmár (3 fsz). Ezután 228 felszállás után 06.21-én lett egyedül repülő.

Egyedül 46 felszállást végez.

Egy bemutató műrepülése van Gersy oktatójával 06.27-én.

Az iskolát 282 felszállással 30 óra 50 perc repülési idővel 06.30-án fejezi be. Ezt igazolja Takács László iskolaparancsnok.

Hadházi a HA-BKE, HA BKA, HA-BKU, HA- BKC, HA-BKN, HA-BKQ oldalszám gépekkel repült.

GYŐR.

Hadházi növendéket áthelyezik Győrbe, ahol 08.17-én először 08.17-én Benkő oktatóval végzi első ellenőrző repülését. Ebből egyedülrepülés 34 felszállás (fsz.), műrepülés 8 (fsz.), és kötelek repülés 5 fsz.

Repüléseinek csaknem felét 41 fsz.-t oktatókkal: Bagi (1 fsz), Bánvölgyi (1 fsz), Benkő (24 fsz), Kardos,(5 fsz), Kotrás,(6 fsz), Szenner (4 fsz.) oktatókkal végezte.

Egy vándorrepülése van Budaörsre, oktatóval (Kotrás).

Győrben 73 felszállást 19 óra 50 percet repült.

*HA-BKF, HA-BKG, HA-BKH, HA-BKO, **HA-BKR**, HA-BKX oldalszámú „Csíz” Bücker 131 –el; és a HA-AAB, HA-ARB oldalszámú Ar-79-es típussal 3 oktatóval történt felszállása volt.*

OMRE kiképzését 355 felszállással 37 óra 10 perc repült idővel fejezte be... ”³³⁶

³³⁴ Frankó Endre vadászipilóta hadnagy, a 101. Puma vadászosztály (majd ezred) vadászipilóta. OMRE oktató, majd eltávolítják a repülésből.

³³⁵ Gersy Tamás vadászipilóta főhadnagy, a 101. Puma vadászosztály (majd ezred) vadászipilóta, a 101/3. vadászszázad első tisztje. 1944. július 8-án súlyosan megsebesült a veszprémi repülőtéren az amerikai vadászgépek alacsony támadásakor. Rövid ideig OMRE repülőoktató, majd eltávolítják a repülésből.

³³⁶ Farkas Jenő: Pilóta sorsok a II. világháború után. Évfolyamom története III. Fogságból történt hazajöveteltől a szovjet megszállás végéig 1945 - 1991

A leírásból és *Frankó Endre* visszaemlékezéséből kiderül, hogy a *HA-BKR* már 1949 augusztusában az *OMRE győri motorosrepülő iskoláján* van használatban. Úgy vélem, hogy a gép ekkor még csak „időlegesen” került más repülőterre, a motorosrepülő táborokba voltak össze azonos típusú gépeket. Végleges elvitele *Bánrévéről* talán 1951-ben történt meg.

A bánrévei „motoros gép nélküliség” aztán furcsa megoldást nyert, igaz csak rövid időre.

„Az egyik budapesti értekezleten beszéltem Rágyánszki főparancsnokkal, hogy nekem van motoros repülésre jogosultságom, de nem tudom gyakorolni, mivel Bánrévén nincs motoros gép. Nagyon megígérte, hogy küld le egy gépet, amivel gyakorolhatok. Nem vettem komolyan az ígéretet, mivel volt már olyan néhányszor. Csodálkozásomra két nap múlva Takács István és Vass Jenő egy-egy Fecskével jöttek le Bánrévére. Csináltunk Jenővel egy ellenőrző repülést és mehettem egyedül, hiszen azt a típust már ismertem. Felvettem, hogy gép már van, de nincs hozzá benzinünk. Takács megígérte, hogy küld, másnap már az is itt volt. Batári László – ő volt akkor az üzemanyagszállító autón – négyszáz liter benzint hozott...

A gép augusztus 1-jétől 11-ig volt a rendelkezésemre adva, de mivel éppen tábor volt, jól jött a segítség.”³³⁷



Takács István, 1951.³³⁸

Az előbb említett két gépet, amely a kép tanúsága szerint a bánrévei repülőter felett repült, *Takács István*³³⁹ és *Vass Jenő*³⁴⁰ repülték le *Bánrévére*.³⁴¹ Az, hogy akkor hová tartoztak ezek a gépek nem sikerült megállapítani.

**Balról-jobbra: Hargitai Ferenc,
Kotrás Gábor, Vass Jenő**³⁴²



A motoros repülési kiképzéshez az '50-es évek elején-közepén a német *Bücker Bestmann 181* és az ezek alapján készült, *Zlin 381*, „*Fecske*” gépeket vezényelték időnként a repülőterre. Ezt mutatja a következő kép, amelyen két *Fecske*, kötélekben repül, keleti irányból a reptér felett.

³³⁷ Básti József visszaemlékezései. Rágyánszki András említése alapján ez az '50-es évek eleje, közepe lehet. 1950 nyarától tartottak évente „oktatói értekezleteket” Budapesten.

³³⁸ Repülés, 1951 (4. évfolyam, 1-24. szám) 1951-06-25 / 12. szám

³³⁹ Az 1950-60 évek neves sportrepülője. Motoros- és vitorlázórepülő oktató. Az MRSZ kiképzési osztályának munkatársa. Nemzeti bajnok 1953-ban.

³⁴⁰ Kiváló sportrepülő, motoros repülő, oktató

³⁴¹ Básti József emlékei

³⁴² A kép Kotrás Gábor nyugdíjas búcsúztatóján készült, 1979. április 13-én, Nyíregyházán. Ekkor mindhárman még a főiskolán és a repülőtéren dolgoztak. Csáki Imre: Felhőkkel táncoló

Sajnos a lajstromjeleket a képeken nem lehet egyértelműen leolvasni, a vezérsík festés és a nagyítás alapján próbáltuk azonosítani őket. Képjavító eljárásokkal valamelyest helyesbítve, a baloldali gép lajstromjelét *HA-BUD*-ként azonosítjuk. Miskolcon az 50-es években a *HA-BUD*, *-BUF*, *-BUN* lajstromú gépek üzemeltek. A festésük is azonos a képen látható gépével.

Ez a két gép 1949-ben egy évig katonai gyakorló, majd 1949-1959 között volt sportrepülő üzemben, a *HA-BUN*-ról nincs fénykép, de annak 1951-1959 ez az időtartomány és 1949-51 között volt katonai gép.

A másik gép érdekes módon eltérő farok festésű és az oldalszám is a régi, azaz még katonai jelzés van rajta. Az „I” jelzés biztos, a kezdő szám 2-es, mivel ezek a gépek a katonai lajstromban ezzel kezdődtek. Az utolsó szám 7-es. A közbenső lehet 0, 1, 2, 3, vagy 4. Ilyen módon a gépe az *I 207*, *217*, *227*, *237*, vagy *247* lehet. A középső szám kerekded, azaz a *217* kiesik, marad még három. A gondolatmenetben nagy segítség, hogy a baloldali gép már nem katonai festésű és farokjelű, a jobboldali pedig még az, de már sportgépként használják.



**Zlin-381 Fecske kötélék a bánrévei repülőtér felett az 50-es években.
Balra a gépek alatt a Sajó, a háttérben Sajópüspöki.³⁴³**



Lajstromjel: [HA-BUD](#)

Hol található most?

Gyártó: [Zlin](#)

Típus: [Zlin-381 Fecske](#)

Gyári szám: [321](#)

Tipusrajz: [1 db](#)

Fajta: [Légcsavaros gép](#)

Hazai/Külföldi: [Hazai](#)

Üzemeltetés jellege: [Polgári](#)

Üzemeltetés kezdete: [1949](#)

Üzemeltetés vége: [1959](#)

Megszűnés oka: [Selejtezték](#)

Felvéve/módosítva: [2010. 07. 27.](#)

Előző jelzések: [I-228](#)

Következő jelzések:

Megjegyzés: "203"

³⁴³ A kép egy harmadik gépből készült, ugyan melyik lehetett? Básti József: Ózd – Bánréve Az ózdi repülés története 1932-1965 <http://www.tar.hu/banreve/>



Lajstromjel: [HA-BUF](#)

Hol található most?

Gyártó: [Zlin](#)

Típus: [Zlin-381 Fecske](#)

Gyári szám: [323](#)

Típusrajz: [1 db](#)

Fajta: [Légcsavaros gép](#)

Hazai/Külföldi: [Hazai](#)

Üzemeltetés jellege: [Polgári](#)

Üzemeltetés kezdete: [1949](#)

Üzemeltetés vége: [1959](#)

Megszűnés oka: [Selejtezték](#)

Felvéve/módosítva: [2010. 07. 27.](#)

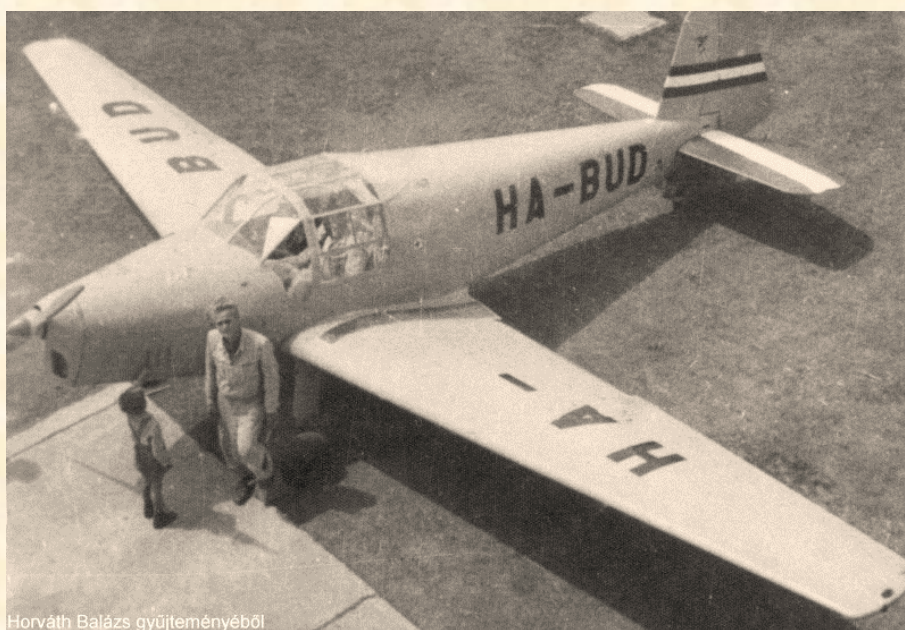
Előző jelzések: [I-230](#)

Következő jelzések:

Megjegyzés: "205"

A táblázat évszámai alapján a kép nagy valószínűséggel 1952-53 években készült.

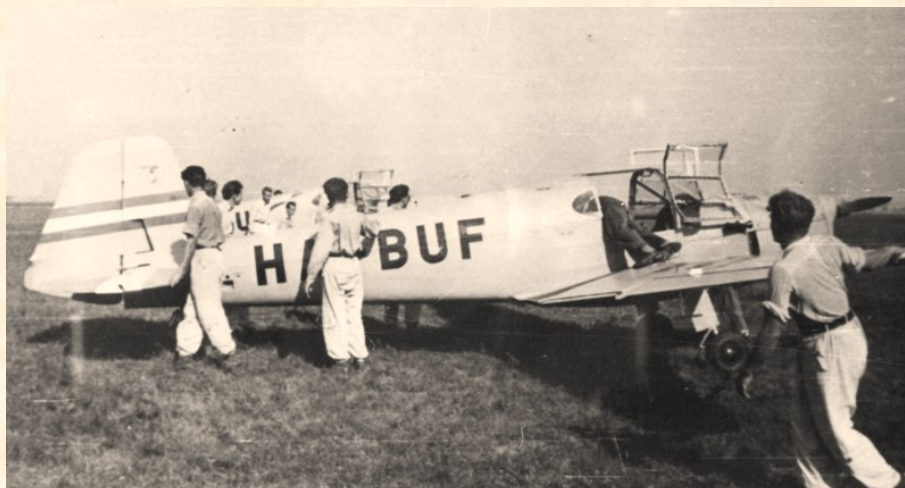
Katonai lajstromjel	Katonai használat	Sportrepülő lajstromjel	Sportrepülő használat	Megszűnés oka
I 228	1949	HA-BUD	1949-59	selejtezés
I 230	1949	HA-BUF	1949-59	selejtezés
I 218	1949-51	HA-BUN	1951-59	selejtezés
I 207	1948-53	HA-BEN	1953-59	selejtezés
I 217	1949-50	HA-BUK	1950	lezuhant
I 227	1949	HA-BUC	1949-59	selejtezés
I 237	1949-52	HA-BUW	1952-59	selejtezés
I 247	1949-52	HA-BUT	1952-59	selejtezés



Horváth Balázs gyűjteményéből

HA – BUD, Zlin 381 Fecske³⁴⁴

³⁴⁴ www.avia-info.hu



HA-BUF³⁴⁵

A vontatásokhoz egy időben *UT-2 Galamb* és majd *Kánya* típusú gépet is vezényeltek a repülőtérré.

A *Galambokat* igen gyakran a *miskolci társklub* biztosította, pilótával együtt. A miskolci klubnál a *Galambokból* a *HA-GAC*, *HA-GAD*, *HA-GAJ*, és a *HA-GAL* voltak állományban.

A *Kányából* pedig Miskolcon a *HA-RUF* és a *HA-RUI* volt. Kézenfekvő, hogy ezek a *Kányák* is miskolci gépek lehettek.



Gibás Andor gyűjteményéből



Varga György gyűjteményéből



Foto: Szabó József



Foto: Borsodi Aero Klub



A repülési fejezetek híreiből a motorosrepülésre is vannak bizonyos támpontjaink. Ezek azonban nem mindig pozitív megnyilvánulások. Szó esik *Reich Ferenc motoros oktatóról* is Bánrévén, csak hogy motoros gép nincs, ezért őt el is helyezik máshová.

Aztán 1954-es ózdi klub hír, hogy a motoros oktatásra kijelölt ózdi – bánrévei növendékek *Miskolcra* járnak repülni, és kiképzésre, nem sok eredménnyel. A klub különféle gyűlésein ezzel kapcsolatosan *maliciózus* hozzászólások sora található. Ezért sokaknak el is megy a kedve a motoros repüléstől. Ez az állapot nagyon hasonlatos arra, amit az ejtőernyős szakosztálynál a kezdetekre leírtunk.

Arról is megemlékeztünk már, hogy a klub a bánrévei repülőtéren 1957-ben, honvédségi lestrapált „*roncs*”-ból újjáépített egy *Po-2*-t.

1957-ben tehát a klub „*elhasznált roncsokból*”, három hónap alatt, újjáépített egy *Po-2* típusú, motoros repülőgépet. A *Polikarpov U-2*, vagy később *Po-2*, szovjet tervezésű repülőgép volt. A kétüléses, kétfedelű repülőgépek különféle feladattal repültek, az oktatógéptől kezdve, ejtőernyős ugratás, vitorlázógép vontatás, mezőgazdasági permetezés, utas szállítás, egészen a háborús, bombázó bevetésekig. 1928-tól az 50-es évek közepéig a Szovjetunió standard motoros iskolagépe volt, de a második világháborúban futár és sebesültszállító változatai mellett éjszakai könnyű bombázó feladatkört is ellátott. Az alacsony gyártási és karbantartási költségek, valamint a kedvező repülőtulajdonságok miatt hozzávetőleg 40 000 példányban készült a repülőgép és a gyártás az 1950-es évekig folyamatos volt.

Később sok helyen licenben is gyártották, a *CSS-13* a *Po-2* lengyelországi változata, ezek 1945 utáni gyártásúak voltak. Hazánkba 1945 után kerültek ezek a gépek, főleg katonai használatra.



Jellegzetes katonai festésű *Po-2*-es

A bánrévei repülőtéren újjáépített gép a 42079 gyártási számú, eredeti szovjet gyártású, 1953-54-ben katonai üzemeltetésű volt. A

kivonás után történt az átadás és az újjáépítés. A rendelkezésre álló táblázatok alapján 1954-57 között a gép már „*valahol*” volt és csak ez után építhette újjá az *ózdi klub*? Ez a gép *HA – PAC* lajstromjellel repült.

A bánrévei repülőtérré kerülve, a hátsó ülés mögött még ott volt a géppuskaállvány! Ez a sportrepülési feladatokhoz nem igazán szükséges felszerelés, ezért azt, annak leszerelése után, *Borsodi István* repülőtér parancsnok az ott tébláboló gyerekeknek ajándékozta! *Müller Jóska* és gyerekcsapata, akik a *Borsos-patak* nádasának egyik kis szigetét „*birtokolták*”, ott a szigeten rejtegették ezt a „*rettenetesen fontos és értékes*” szerkezetet.³⁴⁶

Sajnálatos módon ezt a gépet az *MHS* központi vezetése a klubtól ismét elvette 1957-ben, máshol aztán egészen 1968-ig repült, amikor is összetört.

Nincs kép	Oldalszám: 79 Hol található most? Gyártó: Polikarpov Típus: Polikarpov Po-2 Altípus: Polikarpov Po-2 Pacsirta Gyári szám: 42079 Típusrajz: 8 db Fajta: Légcsavaros gép Hazai/Külföldi: Hazai Üzemeltetés jellege: Katonai Üzemeltetés kezdete: 1953 Üzemeltetés vége: 1954 Megszűnés oka: Kivonták Felvéve/módosítva: 2010. 07. 27. Előző jelzések: Következő jelzések: HA-PAC Megjegyzés:
-----------	---

Nincs kép	Lajstromjel: HA-PAC Hol található most? Gyártó: Polikarpov Típus: Polikarpov Po-2 Altípus: Polikarpov Po-2 Gyári szám: 42079 Típusrajz: 8 db Fajta: Légcsavaros gép Hazai/Külföldi: Hazai Üzemeltetés jellege: Polgári Üzemeltetés kezdete: 1954 Üzemeltetés vége: 1968 Megszűnés oka: Összetört Felvéve/módosítva: 2010. 07. 27. Előző jelzések: 79 Következő jelzések: Megjegyzés:
-----------	---

Polikarpov, Po-2, HA - PAC³⁴⁷

³⁴⁶ RZ

³⁴⁷ www.avia-info.hu



Po-2, HA-PAC



Aztán mérhetetlen optimizmustól vezérelve, mivel kétszer már alaposan becsapták őket, újból nekifogtak ismét egy *Po-2* újjáépítésének. Az emlékezők szerint bizonyos „*garanciák*” kikérése után történt mindez, bár már kétszer is láthatták, hogy az adott szó mit is jelenthet...

Nincs kép

Oldalszám: 46

Hol található most?

Gyártó: [Polikarpov](#)

Típus: [Polikarpov CSS-13](#)

Altípus: [Polikarpov CSS-13 Pacsirta](#)

Gyári szám: [0446](#)

Típusrajz: [1 db](#)

Fajta: [Légcsavaros gép](#)

Hazai/Külföldi: [Hazai](#)

Üzemeltetés jellege: [Katonai](#)

Üzemeltetés kezdete: [1954](#)

Üzemeltetés vége: [1956](#)

Megszűnés oka: [Kivonták](#)

Felvéve/módosítva: [2010. 07. 27.](#)

Előző jelzések:

Következő jelzések: [HA-POG](#)

Megjegyzés:



Lajstromjel: HA-POG

Hol található most?

Gyártó: [Polikarpov](#)

Típus: [Polikarpov CSS-13](#)

Altípus: [Polikarpov CSS-13](#)

Gyári szám: [0446](#)

Típusrajz: [1 db](#)

Fajta: [Légszavaros gép](#)

Hazai/Külföldi: [Hazai](#)

Üzemeltetés jellege: [Polgári](#)

Üzemeltetés kezdete: [1956](#)

Üzemeltetés vége: [1961](#)

Megszűnés oka: [Selejtezték](#)

Felvéve/módosítva: [2010. 07. 27.](#)

Előző jelzések: [46](#)

Következő jelzések:

Megjegyzés:

Polikarpov, Po-2, HA – POG

Ez volt a *HA-POG*, amely aztán már itt is maradt! A gép vontatott, ejtőernyősöket ugratott, dolgozott szakadásig...

A *HA-POG* egy *CSS-13* változatának az átépítése volt (lengyel gyártás). Oldalszáma 46, gyártási száma 0446. Ennek is „katonai” előélete volt, ahonnan 1956-ban vonták ki a szolgálatból. A felújítást 1959-ben a HA – PAC elvitele után végezte el a klub.³⁴⁸



Horváth Balázs gyűjteményéből

HA - POG³⁴⁹

³⁴⁸ Básti József: Az ózdi sportrepülés története <http://banreve.tar.hu> Azóta újabb adatok kerültek elő! (RZ)

³⁴⁹ Horváth Balázs gyűjteménye



Némileg ellentmond az *Avia-info* adatainak, hogy a gép 1954 és 1959 között névleg, „*papíron*” a *MALÉV* tulajdonában volt, de már ekkor is sportrepülők használták.³⁵⁰

A lajstromozási adatok alapján a gép 1961-ben került selejtezésre, eddig szolgálta az ózdi repülőket.³⁵¹ Egyes visszaemlékezők szerint azonban a repülőtér 1966-os megszűnéséig itt volt! Kihasználás igen intenzív volt, mivel a vontatásos kiképzéstől kezdve, az ejtőernyős szakosztály ugratási feladatait is kiszolgált. A selejtezés valószínűleg a repült órák száma és a szerkezet elhasználódása miatt történt, mivel a géppel baleset, rendkívüli esemény nem történt. Ha kellett repült reggeltől estig...

A motorszerelők először *Miskolcra* jártak át a gépet javítani, felülvizsgálni. Ez kényelmetlen volt, ezért a klub az ózdi *Angyal Jánost* kérte meg erre, aki nagyrészt ezt társadalmi munkában végezte és csupán nagyon szerény tiszteletdíjat kapott. Korábban a honvédségnél is repülőgépek motorszerelésével foglalkozott és *Bánrévén* hosszú időn át, mindenki meglepedésére, dolgozott.

**Bánréve felett repül a Po-2
Valószínűleg a HA-POG³⁵²**



³⁵⁰ AERO magazin XIV. évfolyam, 2012. március. A Li-2-estől a Q-400-asig. A HA-POG és HA-POH gépek voltak MALÉV állományban.

³⁵¹ Ez azonban valószínűleg hibás, mert visszaemlékezők szerint azonban a repülőtér 1966-os megszűnéséig itt volt!

³⁵² id. Rónaföldi Zoltán gyűjteménye. (A kép 1954 után készült. Lehet a HA-PAC, de a HA-POG is)



Bánréve, 1960, Hüse Károly
az ejtőernyőseit oktatja a
„kisgépes” ugrás”-ra³⁵³



A bánrévei HA-POG 1966 után, már Gödöllőn...

Viszont 1960-tól időnként megjelentek a repülőtéren az új beszerzésű *Tréner* gépek is. 1959-ben a *miskolci repülőklub* és az *MHS* vezetői látogatást tettek a *Moravan* repülőgépgyárban. A látottak nagy hatást gyakorolhattak rájuk, mert a diósgyőri *Lenin Kohászati Művek* anyagi támogatását is megszerezték egy *Z-226T* megvásárlásához. Az 1960 tavaszán megérkezett, 0322 gyári számú gép a *HA-TRA* (polgári) lajstromjelzést kapta, ez volt az első magyar *Tréner*.

³⁵³ Rövidnadrágban Simon László. A gép valószínűleg a miskolci HA-PAI.

Érdekességképpen megemlítem, hogy az azóta korszerűsítésen átesett gép a mai napig ugyanott üzemel, *Miskolcon* – elsősorban vitorlázó vontatásra használják! A *TRA*-t később több mint 50 további *Tréner* követte.



Simon archív (Bánréve)

Tréner HA – TRA, a bánrévei repülőtéren, 1960 nyarán³⁵⁴



colorize-it.com



Fotó: Borsodi Aero Klub

Felújítva Miskolcon repül³⁵⁵

³⁵⁴ Simon archív

³⁵⁵ Borsodi Aero Klub



Egy másik *Tréner* is megőrkítésre került a bánrévei repülőtérre. A festés és a harmadik „*kerekded*” betű teteje alapján nem lehet dönteni, *HA-TRC*, *HA-TRG*, *HA-TRS*? Igazából én a *HA – TRS*-re szavazok!

A HA – TRC földön és a levegőben³⁵⁶

Érdekes módon, bár az itthon működ-

tett 57 gép egy jó részét selejtezték, illetve eladták (sokszor külföldre távozott honfitársaink vették meg őket), a kilencvenes évektől kezdve második reneszánszát kezdte élni a típus. Több, korábban leállított példányt is repülőképesre újíítottak fel. Ez egyrészt annak köszönhető, hogy kevés klubnak, illetve vállalkozónak áll rendelkezésére a megfelelő összeg, hogy egy mai, műrepülésre is alkalmas oktatógépet vegyen, másrészt a *Tréner* ma is egy ragyogó repülőgép!³⁵⁷



A HA – TRG aktív korában...



³⁵⁶ www.avia-info/ / Tóth Géza gyűjteménye / Winkler archív / (A gép 1972-ben, hangártűzben elégett!)

³⁵⁷ Csak elgondolkodom azon, hogy a cseheket soha, egy cseppet sem zavarta az, hogy „erősen” német tervek alapján dolgoztak és a háború utáni sok típusuk alapja is német volt. Bár ez később feledésbe ment! Ugyanakkor érdekes, hogy az „eredeti” magyar sportrepülőgépek és a hazai tervezők, gyártók, soha sem kaptak ilyen lehetőségeket és Rubik Ernő szinte mostohagyereke volt a szocializmusnak, a KGST-ről már ne is beszéljünk.



Fotó: Tézsla Mihály

...és a Közlekedési Múzeumban³⁵⁸



Simon archiv

Tréner, HA - TRS



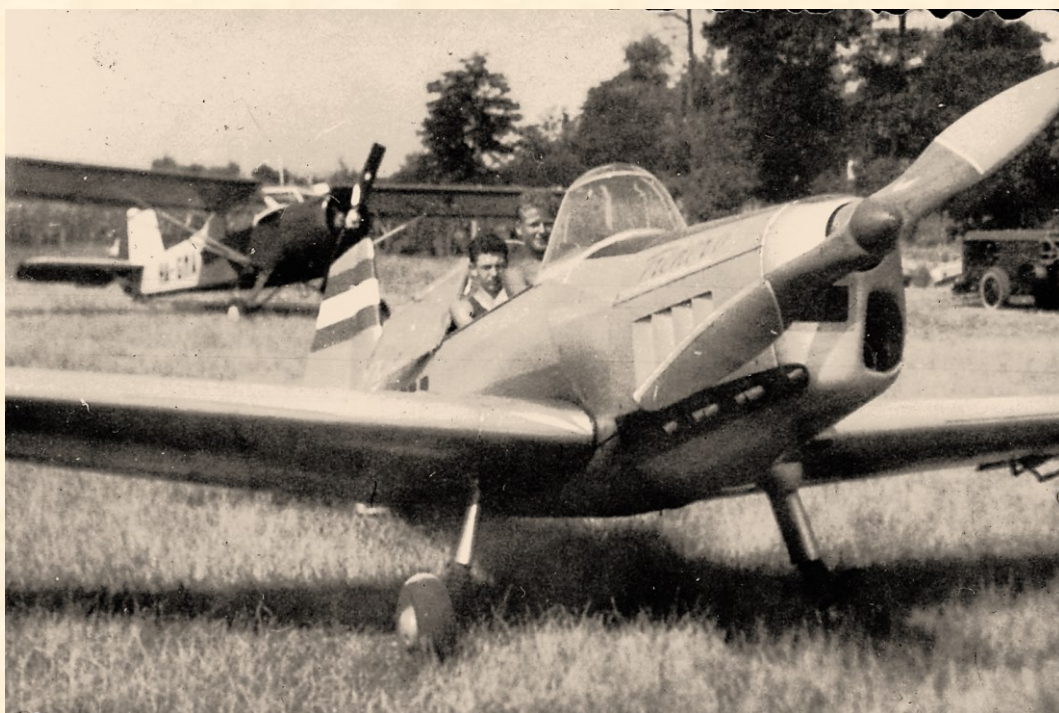
1960 nyara, Bánréve, HA – TRC³⁵⁹

³⁵⁸ Foto: Tézsla Mihály

³⁵⁹ Simon László gyűjteménye



Bánréve, 1960 nyár³⁶⁰



Tréner HA – TRJ, Bánréve, 1961.
A hátsó ülésben Simon László
A háttérben egy Jak-12³⁶¹

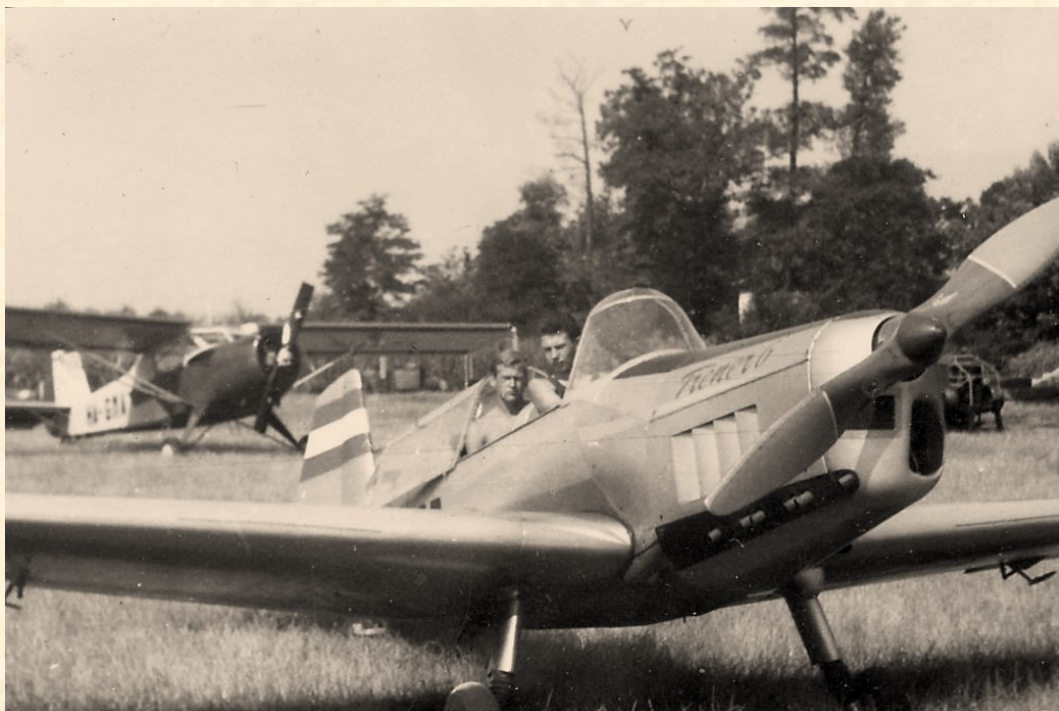
³⁶⁰ Simon László gyűjteménye

³⁶¹ Simon László gyűjteménye. A Jak-12 az átlajstromozott HA-GMA.



Tréner HA – TRJ, Bánréve, 1961. A gépben Simon László és hátul Sebes Attila. ³⁶²

³⁶² Simon László gyűjteménye



**Tréner HA – TRJ, Bánréve, 1961.
A hátsó ülésben Simon László
A háttérben egy Jak-12³⁶³**



**Jak – 12R Gém, HA – GMA.
Bánréve, 1961 nyara³⁶⁴**

³⁶³ Simon László gyűjteménye. A Jak-12 az átlajstromozott HA-GMA.

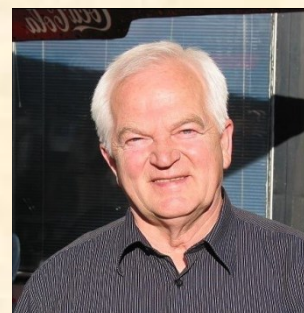
³⁶⁴ Simon László gyűjteménye



A fenti képen a pilóta kabátban *Sebes Attila*, mellette balra *Szakács Károly*, tőle balra *Dorozsmai László*. Attilától jobbra *Kardos József*, mellette guggol *Koós Gyula*, tőle kettővel jobbra *Török József*, aztán *Szabadkai Péter* és *Borsodi István*. A füben ül baloldalon *Simon László*, mellette *Angyal János*.³⁶⁵



**Koós Gyula,
1966**



Molnár István

³⁶⁵ Koós Gyula és Molnár István szíves segítségével történt a nevek egy részének azonosítása.



Bánréve, 1961 nyara, Simon László és Sebes Attila.³⁶⁶

A képeken látható *Jak – 12R Gém*, 1952-től katonai alkalmazású, majd 1957-től repült az *Országos Mentőszolgálat* gépeként, *HA – MEB* jelzéssel. 1961-ben átlajstromozták és ez után *HA – GMA* jelzéssel repült, 1970-ben a *Balatonba* zuhant, nem újították fel.



³⁶⁶ Simon László gyűjteménye



Tézsza Mihály gyűjteményéből

HA - GMA³⁶⁷



Tréner műrepül Bánréve repülőtér felett.³⁶⁸

³⁶⁷ Tézsza Mihály gyűjteménye

³⁶⁸ id. Rónaföldi Zoltán gyűjteménye. Valószínűleg 1960-1963.



Tréner műrepül Bánréve repülőtér felett.³⁶⁹



**Tréner Bánrévén 1963
(HA – TRC)³⁷⁰**

³⁶⁹ id. Rónaföldi Zoltán gyűjteménye. Valószínűleg 1960-1963.

³⁷⁰ Básti József: Ózd – Bánréve Az ózdi repülés története 1932-1965 <http://www.tar.hu/banreve/>



Repülónap Bánrévén, 1962. 08. 20.
Tréner³⁷¹

Aztán persze az ejtőernyősöket kiszolgáló *An-2*-esek. Róluk bővebben az ejtőernyős fejezetben lesz szó.



An-2, HA-ANA

³⁷¹ Id. Rónaföldi Zoltán gyűjteménye

	"		5	
"B" vizsga		91	51M	173
	,		A,Á	
„Emese–B”		80	A miskolci sportrepülés és ejtőernyőzés története	131, 142, 185
	”		Adria-Kupa	120
„Levegő meghódítása“		52	Aero Magazin	212
„A” kategória		134	AERO magazin	256
„Adria Kupa”		233	alagi repülőtér	84
„B” kategória		134	Alföldi ejtőernyős bajnokság	240
„Békekert”		143	Algyő	163, 247
„bitó”	100, 182, 183,	234	An-2	13, 173, 189, 199, 201, 203, 214, 215, 223, 224, 225, 226, 236, 237, 244, 268
„Bütyök”		220	Angyal István	89
„Csíz”		247	Angyal János	256, 264
„Délutáni randevú”		71	Arlói-tó	101
„Ég és Föld között”		49	augusztus 20	59, 69, 76, 164, 239
„elhasznált roncs”		252	avia-info	20, 223, 226, 250, 251, 253, 259
„Farkas duó”		139	Avia-Info	101, 103
„fegyelmetlenkedő”		16		
„Góbé emlékkoldal”		86		
„honvédelmi bemutató”		15	B	
„honvédelmi nap”		15	Balaton	265
„Honvédelmi nap”		69	balesetek	8, 9, 11, 16, 17, 31, 73, 79, 100, 118, 213, 228, 230, 235
„Időgép, 1960.”		5	Balogh	104, 152
„Időgép, 1961”		25	Bánréve	17, 18, 19, 20, 22, 23, 34, 36, 41, 67, 68, 69, 83, 86, 88, 89, 90, 91, 92, 105, 128, 129, 130, 137, 138, 139, 143, 153, 155, 156, 159, 160, 161, 175, 183, 198, 199, 203, 206, 208, 212, 214, 215, 216, 222, 238, 246, 248, 249, 252, 256, 257, 260, 261, 262, 263, 265, 266, 267, 268
„Időgép, 1962.”		55	bánrévei általános iskola modellező szakköre	105, 139
„Időgép, 1963.”		76	bánrévei repülónap	178
„Időgép, 1964.”		94	bánrévei repülőtér	3, 4, 12, 19, 24, 36, 40, 41, 54, 64, 67, 68, 69, 75, 84, 88, 91, 93, 101, 103, 110, 119, 121, 125, 127, 129, 135, 137, 141, 145, 146, 151, 158, 160, 162, 175, 183, 200, 205, 209, 217, 222, 224, 225, 226, 237, 245, 246, 248, 249, 252, 253, 258, 259
„Időgép, 1965.”		111	bánrévei sportrepülés	2, 19, 36, 91, 143
„Időgép, 1966.”		122	Bánszállás	19, 36
„Ifjúság”		84	Bányász Művelődési Ház, Királd	141
„Kilián” mozgalom		66	Baróczi Imre	189
„Lepke”		81	Bartók József	91
„motoros gép nélküliség”		248	Bartók Teréz	141
„Munkás-Paraszt Hatalomért” emlékérem		195	Básti János	160
„országos érdek”		129	Básti József	13, 22, 23, 32, 40, 41, 43, 83, 84, 88, 89, 101, 119, 125, 128, 130, 131, 142, 143, 145, 151, 153, 154, 157, 162, 163, 164, 166, 174, 192, 218, 220, 237, 248, 249, 255, 267
„párthatározat”		129	Básti Józsi bácsi	19, 71, 164
„Podva”		212	Básti Sándor	157
„R-26”		37	Básti Simon	157
„sorköteles előképzés”		173	Batári László	248
„sorköteles” kiképzések		237	Batizi János	22, 174, 192, 207, 216, 239
„Tücsök”		81		
„ugrótorony”		174, 183		
„Vöcsök”		80, 81		
	1			
1962. évi Műrepülő Világbajnokság		65		
	2			
2. világháború		172		
	4			
49M		173		

Batízi János	151, 206	Csepányi Dezső	174
Begezi Dezső	139	Csepányi Sándor	88, 89
Béke-mozi	73	Cserepes Márton	207, 216
Békéscsaba	102	cserkészrepülő	171
Békéscsabai Veterán Pilóták Baráti Köre	102	cserkészrepülők	135
béketábor	193	Csermely	32, 218
Berlin Gatow	163	Csernai Tibor	21, 40
biai repülőtér	34	Csikós Gábor	246
B-Ifjúság	86	Csobaj	69
Binder Lajos	14, 98, 210, 227	Csorba László	187
Bíró József	141	Csörlés	88
Bjelorusz Szocialista Köztársaság	33	csörlő	87
BM rendőrségi raktára	173	CSS-13	252, 255
BME Repülőgépek Tanszéke	22	Csurdi Edit	207
Bogdándi Tibor	13, 131, 226		
Bokor József	48	D	
Boros Ferenc	141	D-1 háternyő	173
Boros Péter	141	del Toro	125
Borsod 34, 41, 49, 82, 107, 108, 129, 133, 138, 158, 160, 161, 175, 217, 220, 223, 231, 235		Déli Hírlap	158, 160
Borsod megyei ejtőernyősök	41, 217	Demeter Jóska	68
Borsod megyei elnökség	175	Demeter József	206
Borsod megyei Katasztrófavédelem	129	DFS féklap	46
Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei MHSZ	133	DIMÁVAG Gépgyár	186
Borsodi Aero Club	163	Diósgyőri Kohászati Művek	257
Borsodi Aero Klub	258	diósgyőri ugrótorony	185, 203
Borsodi István 19, 21, 40, 67, 84, 89, 101, 151, 175, 192, 201, 202, 215, 216, 219, 222, 253, 264		DISZ	135, 177, 179
borsodi modellező klub	15, 211	Dorozsmai László	264
Borsodi Szénbányászati Tröszt	182	DOSZAAF	33, 34
Borsodnádásd	83	Dömörkapu	189
Borsodnádásdi Repülőklub	152	D-Pilis	86, 90, 101
borsodnádásdi sárkányrepülő klub	151	Duna	83, 84
Borsos-patak	253	Dunakanyar	84
bőr fejevédő	214	Dunakeszi	37
Buczko Imre	43	Dunaujváros	211
Budaörs	204	durállemez	46, 47
budaörsi központi repülőgépjavitó műhely	34	Duvalovszki Zoltán	161
Budapest–Ostrava–Katowice	233	Duvalovszky Zoltán	188
Bujpál Gyula	47, 49, 205, 220	E,É	
Bukarest –Clincen	227	Egri Repülőklub	152
Buris Jenő	12	egyszerű műrepülés	88
Bücker	163, 248	ejtőernyő	22
Bücker – Jungmann	246	ejtőernyős 3, 8, 9, 13, 14, 15, 16, 17, 21, 22, 30, 34, 35, 36, 40, 41, 43, 44, 48, 49, 50, 51, 61, 62, 63, 64, 66, 67, 68, 73, 74, 78, 79, 81, 82, 85, 86, 98, 99, 100, 101, 105, 106, 107, 108, 109, 116, 117, 126, 127, 131, 132, 133, 134, 135, 137, 138, 141, 151, 157, 158, 159, 169, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 186, 187, 188, 190, 191, 192, 194, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 233, 234, 235, 236, 238, 239, 244, 252, 256, 268	
Bücker 131	163, 247	ejtőernyős csizma	214
Bücker Bestmann	248	ejtőernyős oktatók	8, 9
Bükk hegység	107, 235	ejtőernyős szakosztály 134, 169, 173, 174, 178, 191, 192, 200, 217, 236, 256	
bükki partizánok	107, 235	ejtőernyős táborok	41, 217
C			
Cameron	192		
célbaugrások	41, 217		
Cibulszki	33		
Cvetajeva	61		
Czigler Klára	170, 172		
Cs			
Csehszlovákia	36		
Cseke László	71, 72		

ejtőernyős ugrások	30, 73, 100, 159, 190, 228, 229	Gödöllő	257
ejtőernyős válogatott	15, 34, 238	Gömöri pályaudvar	52
ejtőernyős világbajnokság	9	Gönczi Gyula	142
ejtőernyősök ugrótornya	174		
ejtőernyőzés	73, 103, 228	Gy	
ejtőszerkezet	31	Gye -51M	173
ekipázs rendszer	41, 217	Gyermek-, Ifjúsági és Sportminisztérium	180
Elek László	42, 43, 67, 68	Gyöngyös	129, 155
ellenforradalom	115, 193, 194, 195, 196	Győr	37, 62, 64, 82, 103, 104, 107, 119, 190, 207, 231, 236, 237, 247
Énekes László	139	Győr József	207
Érd	164	Gyulai György	14, 49, 103, 104, 209, 210, 236, 237
érdemes sportoló	180		
Erdős Sándor	37	H	
Észak Magyarország	137	HA – ANA	223, 226
Északi Gyula	181, 212, 214	HA - ANB	226
Északmagyarország	138	HA – BUD	250
Észak-Magyarország	19, 84, 159, 162, 177, 186, 187, 188, 201	HA - GMA	266
Esztergom	37, 87, 246	HA – GMA	263, 265
ezüstkoszorú	12, 87	HA – JAA	20, 21
	F	HA – MEB	265
faépítésű gépek	38	HA - PAC	253
Falus Gábor	20, 208	HA – PAC	253
Farkas Bertalan	43	HA – PAC	255
Farkas Endre	18	HA – PAI	212
Fecske	163, 248, 249, 250	HA - POG	255
fegyelem	8, 28, 44, 50, 63, 64, 79, 127, 221, 228, 230	HA – POG	22, 205
Fehér György	139	HA – TRA	258
Fejér Miklós	44	HA – TRC	259, 267
Fejes Péter	44, 67	HA – TRG	259
félhenger héjszerkezet	46	HA – TRJ	261, 262, 263
Fellegi Miki	86	HA - TRS	260
fémgép-család	81	HA-1023	91
Ferencváros	40, 77, 96	HA-3192	90
Ferihegyi repülőtér	232	HA-3260	36
Flieger-Jahrbuch	81	HA-5222	19, 86
Focke-Wulf	163	HA-5334	86, 89
Fonó Albert	80	HA-5363	101, 103
Forradalmi Munkás-Paraszt Kormány	17, 133, 193, 213	HA-5365	101
Fradi	40	HA-ANA	222, 268
Frankó Endre	247, 248	Haas György	212, 226
Fürjes Ferenc	176, 192	HA-BEN	250
Füzér Zoltán	141	HA-BKR	246, 247, 248
	G	HA-BUD	249, 250
Gagarin	25, 32, 33, 42, 64, 69, 104	HA-BUF	250, 251
Gajdán Miklós	240	HA-BUN	249, 250
Gajdos László	156	Hadházi László	247
Galgamácsa	246	HA-GMA	208, 209, 261, 263
GAZ 51	22, 23	Hajdúszoboszló	12, 129, 199, 200, 240
Gersy Tamás	247	Halas József	227
Gibás Andor	172	hangár	12, 20, 21, 84, 207, 215, 216
gimnázium	19, 36	hangonyi temető	108, 235
Góbé	12, 37, 38, 84, 86, 87, 88, 89, 90, 92, 101, 103, 105, 119, 125, 153, 162	Hangonyi-tó	107, 108, 235
Góliát	115	HA-PAC	254, 256
		HA-PAI	203, 205, 216, 257
		HA-POG	255, 256
		Hargitai Ferenc	248
		harmad osztályú bajnokság	15
		harmad osztályú bajnokságok	209

Miskolc	12, 34, 48, 52, 62, 64, 66, 101, 102, 103, 104, 119, 128, 129, 130, 131, 136, 137, 139, 142, 143, 154, 155, 157, 158, 163, 167, 170, 175, 182, 186, 190, 192, 200, 201, 202, 203, 212, 214, 217, 222, 237, 238, 239, 240, 244, 249, 251, 252, 256, 257, 258		
Miskolci repülő klub		36	
miskolci repülőklub		48	
Miskolci Repülőklub	12, 82, 130, 231		
miskolci ugrótorony		170, 185	
Mizerák István		108	
Modellezés	105, 138, 139, 140, 141, 142		
modellező	133, 138, 139, 140, 141, 159		
modellező-szakkőr		86	
Molnár Dániel		157	
Molnár István	19, 37, 69, 107, 206, 264		
Molnár Mihály	69, 70, 139, 161		
motoros repülés	9, 100, 116, 119, 120, 164, 234, 246		
motoros repülőgép vezető táborok		246	
motorosrepülés		79, 230, 252	
MŐHOSZ	115, 174, 193, 194, 196		
MRSZ	173, 176, 177, 181, 194, 196, 248		
MRSZ. Központi Vezetősége		180	
MSZHSZ	173, 178, 194, 196		
MSZMP	6, 56, 57, 61, 78, 85, 95, 108, 122, 123, 128, 133, 138, 159, 160, 161, 193, 194, 235		
MSZMP I. Országos Értekezlete		193	
MSZMP Politikai Bizottsága		61, 95	
MSZMP VIII. kongresszusa		57, 78	
MTH	119, 125		
MTI Zrt		108	
Munkaerő Tartalékok Hivatala		119	
Munkaügyi Minisztérium		119	
Müller Jóska	86, 253		
Műszaki Egyetem Repülőgépek Tanszéke		51	
műszaki vezető	119, 125		
műszaki vezetők		8	
Műszer Ipari Művek		37	
Művelt Nép Könyvkiadó		160	
N			
N. I.		175, 182	
Nagy Béla	29, 61, 64, 66, 74, 229		
Nagy Ferenc		98, 233	
Nagy Jóska		200	
Nagy József	207, 216		
Nagy Julianna		207	
Nagy László		139	
Nagy Magdolna		207	
Nagy Pál		139	
Nagy Pista bácsi		215	
Nagy Sándor		181	
Nagy Sanyi		200	
Nagy Zsigmond		142	
Nemes László		244	
Németh János		71	
Németh József		164	
Németh Sándor		135	
Németh Sanyi bácsi		135	
Nemzeti Sporthivatal		180	
Nemzeti Válogatott		205	
Nemzetközi Repülő Szövetség		64, 65	
néphadsereg	43, 160, 173, 175, 233, 238		
Népligeti torony		170	
Népsport		34, 176, 178	
Népszabadság		108, 236	
Nógrádi Sándor		108, 235	
normálvezérsík		46	
Novotni		107, 108, 235	
növendék		87, 143	
növendékek	8, 11, 30, 31, 41, 45, 49, 62, 63, 65, 74, 99, 100, 119, 125, 126, 127, 128, 129, 137, 175, 176, 192, 197, 206, 213, 218, 229, 234, 252		
Ny			
nyári táborok	34, 35, 41, 45, 62, 146, 217		
Nyíregyháza		36	
Nyíregyházi Ejtőernyős Szakosztály		204	
O,Ó			
oktató		87, 136, 202	
OKÜ		139, 154	
ÓKÜ		21	
Old-timer Szakosztály		156	
Olvasó		153	
OMRE	114, 173, 246, 247, 248		
Orbán Tibor		187	
Orion		71	
Országos Aktívaértekezlet		193	
Országos Ejtőernyős Bajnokság		209, 211	
Országos Elnökség	28, 30, 50, 52, 207		
Országos Konferencia		28, 62	
Országos Magyar Repülő Egyesület		173, 247	
Országos Mentőszolgálat		151, 265	
Országos Sport Központ, Nemzeti Sport Bizottság,		180	
Országos Sporthivatal		180	
Országos Testnevelési és Sportbizottság		180	
Országos Testnevelési és Sporthivatal		180	
Országos Testnevelési Tanács		180	
orvosi vizsgálat		179	
Osváth László		40, 47	
Osztrovskij		33	
OTSB		180	
Ózd	2, 12, 15, 16, 19, 20, 36, 40, 69, 88, 89, 91, 101, 104, 105, 128, 129, 134, 136, 137, 138, 142, 143, 154, 155, 158, 159, 160, 162, 163, 164, 170, 171, 173, 174, 175, 176, 178, 183, 198, 199, 200, 202, 204, 205, 206, 211, 216, 217, 218, 219, 226, 236, 237, 238, 239, 249, 253, 255, 256, 267		
Ózd RK.		104, 237	
ózd-bánrévei ejtőernyősök		151	
ózd-bánrévei repülők		151	
ózd-i „ugrótorony”		182	
ózd-i csoport		47, 49, 220	
Ózdi Eje. Szakosztály		203	
ózd-i ejtőernyős sportolók		176	

ózdai ejtőernyősök	14, 36, 41, 103, 174, 177, 201, 209, 217, 231, 235	politikai nevelés	50, 61
ózdai ejtőernyőzés	3, 170, 178, 198	politikai nevelő munka	43, 44
Ózdi és miskolci „veteránok”	156	Polonyi László	14, 210, 227, 233
Ózdi Járási Pártbizottság	107, 235	Portoroz	233
ózdai klub	47, 64, 86, 127, 151, 252	Preising Konrád	239
Ózdi Kohász	21, 40, 219	Prokaj Béla	42, 43
Ózdi Kohászati Üzemek	21, 128, 162, 163	Putnok	20, 129
Ózdi Munkásőrség	32, 218	Putnoki Bányász	21
Ózdi Népművelési Intézmények	158	PZK-51 tartalékernyő	173
Ózdi Repülő Klub	101		
ózdai repülőklub	14, 42, 47, 67, 119, 125		
Ózdi Repülőklub	14, 67, 82, 209, 210, 231		
ózdai stadion	15, 16, 211		
ózdai torony	170		
ózdai ugrótorony	170		
ózdiai ejtőernyős szakosztálya	49, 220		
	Ö,Ő		
Őcsény	103		
Őreg Repülősök Klubja	154, 155		
örmény Szocialista Köztársaság	33		
Ősz Szabó János	108, 235		
Ősz Szabó József	107, 235		
özvegy Horthy Istvánné	164		
özvegy Hüse Károlyné	198		
özvegy Szőnyi Istvánné	107, 235		
	P		
Pál Zoltán	44		
Pálóczi Ferenc	20		
Papp László	175, 176, 178, 192		
Partizán Szövetség	85, 107, 108, 195, 235		
Pasnisin	161		
Pásztor Béla	86		
Pásztor József	139		
Paulovits Ágoston	187		
PD-6R	173		
Pécs	101, 102, 189		
Pécs-Pogány	101		
Pepich Miklós	163		
Perbíró	152		
Perbíró Valér	152		
Peternók László	139		
Pik- 20	163		
Pilis	10, 20, 38, 47, 67, 68, 81, 89, 90, 203, 218		
Pilóta	163, 166, 247		
pilóta mentőernyő	215, 216		
Pintér	68, 152, 174, 192, 216		
Pintér László	68, 174, 192		
Pionyr	38, 46, 47		
Pipis-hegy	154, 165, 166		
Po-2	19, 20, 22, 40, 41, 182, 199, 203, 205, 206, 207, 212, 214, 215, 216, 219, 222, 237, 252, 253, 254, 255, 256		
Pogonyi-puszta	207		
Pohóczki Zoltán	176, 192		
Polikarpov	252, 253, 255		
Polikarpov U-2	252		
		R	
		R-07b Vöcsök	87
		R-08d Pilis	87
		R-15b Koma	87
		R-16 Lepke	87
		R-22SV, Super Futár B	12
		R-26	89
		R-26 S Góbé	86
		R-26S	87
		R-26S Góbé	87, 88
		rádió-iránymérő	138
		Rágyánszki András	248
		Rágyánszky András	176
		Rajcsányi Mária	210
		raketoplán	141
		Remes Péter	43
		Repülés	10, 12, 15, 16, 18, 29, 30, 32, 33, 34, 35, 36, 38, 40, 41, 42, 46, 47, 49, 50, 52, 53, 64, 66, 67, 69, 71, 72, 73, 74, 80, 81, 83, 86, 97, 99, 100, 101, 105, 107, 109, 118, 119, 120, 127, 130, 133, 135, 137, 174, 175, 176, 178, 179, 181, 182, 183, 196, 197, 198, 201, 208, 211, 213, 217, 218, 220, 222, 223, 227, 228, 229, 230, 232, 233, 234, 235, 237, 240, 248
		repülő8,	9, 13, 15, 16, 21, 35, 36, 49, 50, 61, 62, 63, 64, 66, 67, 68, 78, 79, 80, 85, 98, 99, 107, 116, 118, 133, 134, 135, 152, 154, 163, 164, 177, 180, 186, 192, 194, 198, 202, 207, 211, 212, 217, 220, 227, 228, 229, 230, 233, 234, 247, 248
		repülőgép törések	8
		repülőgép-vontatás	88
		Repülők országos értekezlete	29
		repülőklub	135, 137, 202, 257
		repülőklub vezetők	8
		repülőklubok	9, 22, 29, 34, 45, 61, 62, 63, 65, 66, 78, 79, 88, 97, 98, 114, 117, 118, 119, 125, 126, 127, 132, 196, 223, 230
		repülőnap	20, 21, 137, 215
		repülőtér4,	11, 13, 18, 21, 22, 24, 44, 54, 57, 64, 75, 87, 88, 89, 93, 102, 106, 110, 121, 128, 130, 131, 135, 136, 138, 143, 151, 152, 153, 154, 156, 162, 185, 190, 197, 201, 203, 206, 209, 212, 214, 215, 216, 222, 229, 232, 237, 253, 256, 266, 267
		repülőtérparancsnokok	8, 79, 230
		Réti Antal	35, 46, 80, 86, 99, 118, 127, 133, 135, 209, 230, 235
		Richtarsik Ferenc	206
		Ricktaresik Ferenc	207
		Ríz István	89
		Románia	12

Toldi	115	Várkonyi László	86
Tompa István	68, 104, 207, 216, 237	Varsói Szerződés	25, 55, 159
Top Gun	202, 203	Vas Cserkészcsapat	162
TOP GUN	200, 205	Vass Jenő	248
tornatermi oktatás	30	Vatera	212
Tóth Géza	259	VB	14, 209, 210, 219
Tóth János	206, 216	Végh Lászlót (Kuge)	239
Tóth Jenő	210	vendéglátó ipari vállalatok	20
Tóth József	67, 98, 159	veterán repülők	154, 157
tőr	214	VI. kongresszus	132
Törőcsik Béla	181	világ bajnokság	9, 60, 78, 124, 209, 230
TÖRÖK	201	Vincze Zoltán	91, 152
Török József	154, 264	vitórlázórepülés	73, 228
Tréner	22, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 266, 267, 268	vitórlázórepülő	30, 37, 87, 98, 126, 142, 153, 162, 199, 201, 202, 206, 215, 248
Trener 6	13	Vosztok I	42
trimm	47	Vosztok II	42
Tudományos Akadémia	51, 58	Vöcsök	67, 71, 86, 101, 163
	Ty		W
Tyitovot	42	Winkler	259
	U,Ú		Z
ugróruha	214	Z-03 A Ifjúság	22
Újhelyi Tibor	159	Z-03 Ifjúság	87
Újpesti Dózsa	7, 40	Z-226	163
Uszta Gyula	85, 86, 97, 107, 134	Z-226T	257
UT-2 Galamb	19, 208, 251	Z-326	36
utolsó üzemnap	119, 125	Zajdó László	154
	V	Zlin 381	248, 250
V. Országos Konferenciá	79	Zlin-226	13
vájártanuló	19	Zögling	81, 164
Valkó Gyula	71, 227	Zrínyi Katonai Kiadó	160
Vámos János	151, 152	zuhanóféklap	47
Vámos József	105, 139		Zs
Varga József	238, 244	Zsiljajev	107