



2020.

Rónaföldi Zoltán
Múltba nézek...
Az Ózd – bánrévei sportrepülés és
ejtőernyőzés története
1945 -1965
V. kötet



2. átdolgozott, bővített
kiadás

Rónaföldi Zoltán

Múltba nézek...

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

V. 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

Az Ózd – bánrévei sportrepülés néhány „C” és „D” vizsgálata, ezüst- és aranykoszorú	4
Dokumentált repülőesemények	15
Emberek, arcok, emlékek	18
Függelék	179
Repülőszervezetek változásai	193

**Az Ózd – bánrévei sportrepülés
néhány „C” és „D” vizsgálata,
ezüst- és aranykoszorú**

„Minden teljesítmény kiindulópontja a vágy.”¹

Csak a dokumentált és megtalált eseményeket vettük figyelembe!

„C” vizsgát repültek az ózdi cserkészrepülő egyesületben 1931 - 1945 között

5

Ssz.	Név	„C” vizsga ideje
	Miklós László	1939
	Vámos József	1939
	Huszthy Mihály	
	Borsodi István	
	Básti József	
	Skulthéty Gyula	
	Czuczor Miklós	1943
	Bretán József	1943
	Cseke Viktor	

„C” vizsgát repültek Bánrévén 1950-1958 között²

Ssz.	Név	Születési hely	Születés ideje	„C” vizsga ideje	Repült idő perc
299.	Rajczy József	Kispest	1920.08.28	1950.06.04.	11
322.	Básti Simon	Korompa	1922.07.03.	1950.06.16	10
323.	Gödönyi Ottó	Ózd	1931.05.17.	1950.06.19.	19
358.	Mauks Miklós	Ózd	1927.02.04.	1950.07.07.	11
366.	Balogh László	Eger	1930.05.09.	1950.07.14.	10
367.	Tószegi József	Budapest	1927.10.12.	1950.07.14.	12
368.	Csánái Ernő	Mezőcsát	1925.08.18.	1950.07.14.	25
468.	Benyák Ferenc	Nagyatád	1929.09.22.	1950.09.13.	11
521.	Stribán Jenő	Ózd	1932.01.24.	1951.06.12.	10
638.	Kardos József	Ózd	1936.12.01.	1952.12.01.	20
1124.	Török József	Báj	1936.03.15.	1954.07.29.	20
1034.	Papp László	Hajdúhadháza	1935.	1954.04.04.	12
1138.	Dulac Tibor	Velkenye	1937.02.13.	1954.08.15.	15
1142.	Buris Jenő³	Ózd	1923.12.31.	1954.08.20.	14
1265.	Ágoston Bálint	Parád	1936.02.14.	1955.06.19.	17
1362.	Ködmön Gusztáv	Ózd	1936.05.19.	1955.10.16.	19
1425.	Szontra Pál	Telkibánya	1939.02.31.	1956.08.01.	15
1470.	Schlágra József	Ózd	1940.06.26.	1957.04.04.	31
1476.	Koszticsák Attila	Csíkszépvíz	1940.02.04.	1957.04.04.	15
1695.	Horváth Endre	Vasvár	1941.08.29.	1958.07.20.	50

A klub tagjait – akik bizonyosak – kiemeléssel megkülönböztettük. Az országos nyilvántartást 1958-ban befejezték a „C” vizsgák esetében. A klub „C” vizsgásai természetesen ennél sokkal többen voltak.

A klub „D” vizsgásai

Németh Sándor. Jelvényszám: 234.

¹ Napoleon Hill

² Matuz István szíves közlése

³ Buris Jenő a helyes név, Németh Sándor távozása után – 1957-től ő a hangármester is, de oktat is.

Időtartam		Magasság		Táv	
Óra/perc	Hely/dátum	m	Hely/dátum	km	Hely/dátum
5-15	Bánréve 1952.07.17.	1351	Szombathely 1949.08.03.	68	Bánréve-Tiszadob 1956.05.10.



Ezek az eredményeket, az időpontok alapján – ismerve a bánrévei gépparkot – nagy valószínűséggel *C-Pilis*, *D-Pilis* vagy *Szellő*, esetleg a *Június 18* gépekkel repülhette meg.

A képet elemezve látszik, hogy ezt az útvonalat nagyjából a *Sajó völgyén* át lehetett repülni Miskolcig, aztán már onnan kiérve, szinte alföldi viszonyok között lehetett manőverezni. Nagyon valószínű, hogy az akkori siklőszámú gépekkel (*C-Pilis* 17/?, *D-Pilis*: 18 / 65 km/h; *Szellő*: 19 / 65 km/h) ezt úgy repülték, hogy a magasabb dombokat, hegyeket kerülték.

Bánrévén repülte ki az ezüstkoszorú két feltételét.

Buris Jenő. Jelvénytám: 268.

Básti József és Buris Jenő a Dunakeszi táborban voltak 1955 nyarán. E táborban sikerült két feltételt repülnie.

Időtartam		Magasság		Táv	
Óra/perc	Hely/dátum	m	Hely/dátum	km	Hely/dátum
5-40	Bánréve 1956. 06. 13.	1110	Dunakeszi 1955. 07. 02.	60	Dunakeszi-? 1955. 07. 25.

Kardos József. Jelvénytám: 278.

Az 1955. júniusi Dunakeszi táborozás alatt repülte az ezüstkoszorú két feltételét.

Időtartam		Magasság		Táv	
Óra/perc	Hely/dátum	m	Hely/dátum	km	Hely/dátum
5-07	Bánréve 1957. 04. 08.	1830	Dunakeszi 1955. 06. 09.	65	Dunakeszi-? 1955. 06. 09.

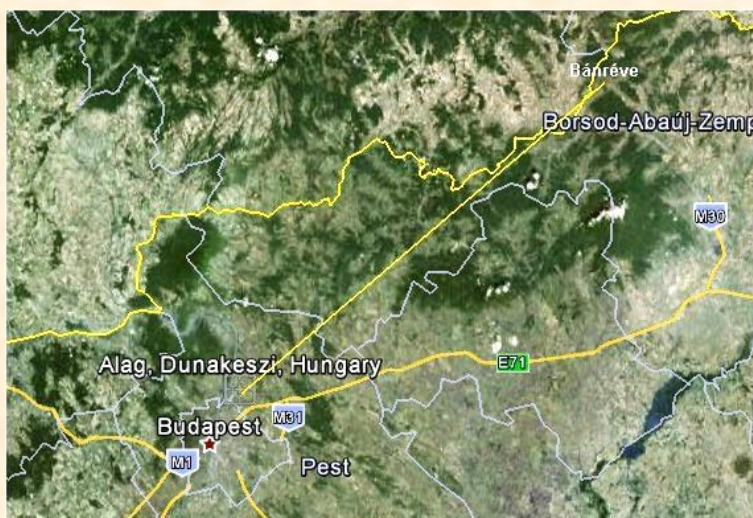
Básti József. Jelvénytám: 364.

Az ezüstkoszorú („D”) adatai a következők:⁴

Időtartam		Magasság		Táv	
Óra/perc	Hely/dátum	m	Hely/dátum	km	Hely/dátum
5-05	Bánréve 1952.05.17.	1093	Dunakeszi 1955.08.26..	63	Bánréve-Szerencs 1957.08.08.

Az időtartamot *Szellővel* repülte, a *sajópüspöki* dombok felett, lejtőszélben. Ez volt a klub történetében az első öt órán túli repülés! A távot a *HA-3192, D-Pilissel* repülte.

Később a *Június 18*-cal többször lerepülte a *Bánréve – Alag* távot (130 km), illetve az ózdi gyár felett 2000... 2500 méteres magasságot is repült.



Borsodi István. Jelvéyszám: 489.

Az ezüstkoszorú („D”) adatai a következők:⁵

Időtartam	Magasság	Táv
-----------	----------	-----

⁴ Matuz István főpilóta szíves közlése.

⁵ Matuz István főpilóta szíves közlése.

Óra/perc	Hely/dátum	m	Hely/dátum	km	Hely/dátum
5-22	Bánréve 1959.07.12..	1145	Békéscsaba 1950.07.04.	61	Bánréve-Hasznos 1958.04.29.

Az időtartamot *B-Iffúság* géppel repülte.

A *Repülés* folyóiratban is „megkritizált” hasznosi repülőtér irányában történő távrepülések Bánrévéről, a Heves-Borsodi dombság felett.

8



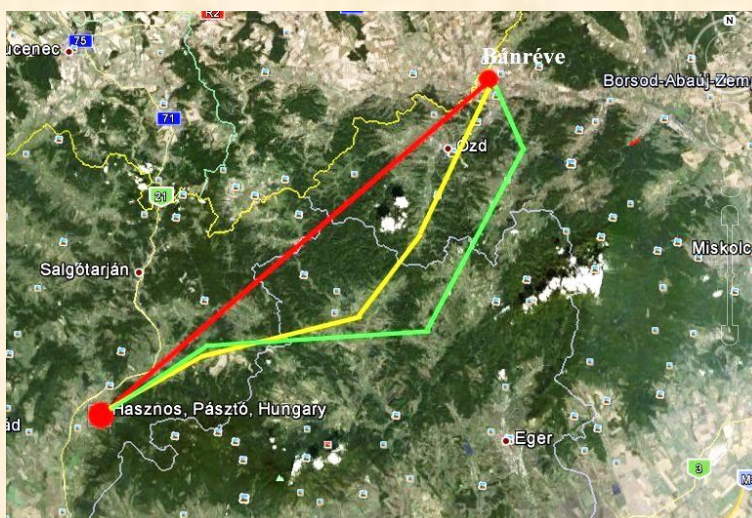
Koszticsák Attila. Jelvéyszám: 490.

Az ezüstkoszorú („D”) adatai a következők.

Időtartam		Magasság		Táv	
Óra/perc	Hely/dátum	m	Hely/dátum	km	Hely/dátum
5-20	Bánréve 1959.07.06.	1525	Bánréve 1958.05.22.	63	Bánréve-Hasznos 1958.05.24.

Ezek az eredmények – ismerve a bánrévei gépparkot - nagy valószínűséggel *D-Pilis* vagy *Szellő* gépekkel repülte meg. Attilának, mint mindenkinek, voltak korábbi távrepülési kísérletei is. Egy ilyen alkalommal terepre szállt és a *Szellő* szárnyvége sérült. Időszakos letiltást kapott akkor. A nevét az esettel kapcsolatosan még a *Repülés* is megírta, „intő” példaként...

Egy teljesítmény repülőtábori emlék szerint – amikor a kölcsön *Cinke* is súlyosan megsérült – Attila, egy *Szellővel* indult magasságra és az őt vontató *Po-2-es*⁶ a leoldás után, ütközött



⁶ A tábor időpontja 1958. május. Borsodi István repülőtér parancsnok volt a vontató pilóta

az Ózd felől hazatérő *Cinkével*.⁷ Szerencsére minden gép még sérülten is baleset nélkül le tudott szállni. Attila viszont megrepülte az 1525 méteres magasságot.

Az útvonalat elemezve látszik, hogy ez az útvonal a Bükk-től nyugatra elhelyezkedő Heves - Borsodi dombságot (legmagasabb pontja 541 m) és a Mátra északi szegélyét is érinti. Nagyon valószínű, hogy az akkori siklószámú gépekkel (D-Pilis: 18 / 65 km/h; Szellő: 19 / 65 km/h) ezt úgy repülték, hogy a magasabb dombokat kerültek. Északi irányban erre a Csehszlovák határ miatt nem volt lehetőség, ezért a Hasznosi-repülőtér irányába mutató, folyó és patak völgyekben elhelyezkedő mezőgazdasági területek termikes viszonyait használták ki. Sárgával és zölddel két ilyen útvonalat is kijelöltünk, ahol talán biztosabban lehetett termikeket találni.

Attila az 1958-65-es években, a repülési szezonokon kívüli, az ózdi téli elméleti tanfolyamokon is oktatott.

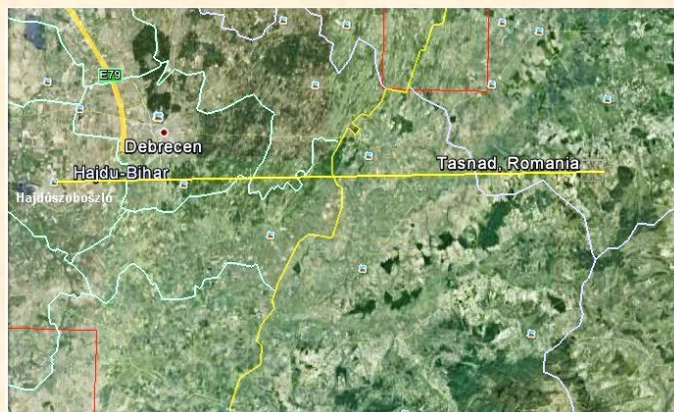
Schlága József. Jelvénytám: 491.

Időtartam		Magasság		Táv	
Óra/perc	Hely/dátum	m	Hely/dátum	km	Hely/dátum
5-19	Bánréve 1959. 07. 02.	1333	Bánréve 1958. 05. 22.	55	Bánréve - ? 1959. 09. 02.

Huszthy Mihály. Jelvénytám: 621.

Az ezüstkoszorú („D”) adatai a következők:⁸

Időtartam		Magasság		Táv	
Óra/perc	Hely/dátum	m	Hely/dátum	km	Hely/dátum
5-05	Bánréve 1961.05.24.	2205	Hajdúszoboszló 1960.06.11.	92	Hajdúszoboszló-Tasnád (Románia) 1960.06.11



Skulthéty Gyula. Jelvénytám: 661

Az ezüstkoszorú („D”) adatai a következők:⁹

Időtartam	Magasság	Táv
-----------	----------	-----

⁷ Buris Jenő repült a Cinkével. Mindketten letiltást kaptak, sőt ekkor jött ideiglenesen repülőtér parancsnoknak Bánrévére Haas György.

⁸ Matuz István főpilóta szíves közlése.

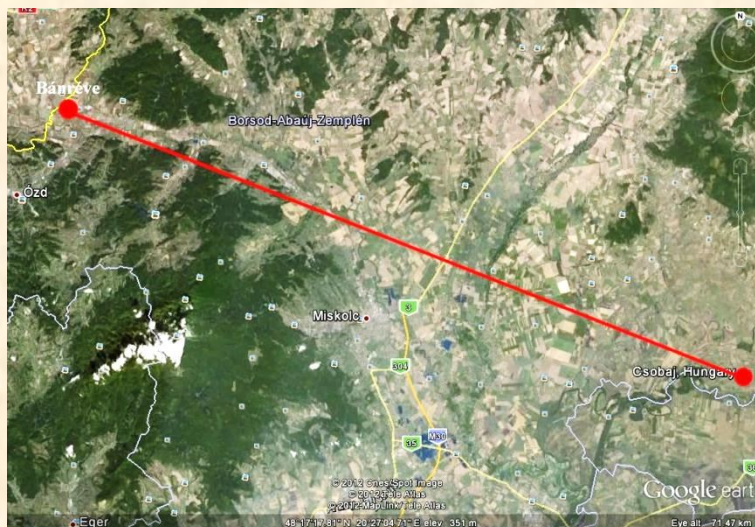
⁹ Matuz István főpilóta szíves közlése.

Óra/perc	Hely/dátum	m	Hely/dátum	km	Hely/dátum
5-08	Bánréve 1961.05.24.	1480	Bánréve 1961.05.19.	105	Bánréve-Nyíregyháza 1961.08.26.

Sebes Attila. Jelvéyszám: 779. / Jelvéyszám: 256. (aranykoszorú)

Az ezüstkoszorú („D”) adatai a következők:¹⁰

Időtartam		Magasság		Táv	
Óra/perc	Hely/dátum	m	Hely/dátum	km	Hely/dátum
5-58	Bánréve 1962.07.09.	1800	Bánréve 1962.07.09.	79	Bánréve-Csobaj 1962.08.19..



1961-ben a *B-Iffúság* a *D-Pilis* és a *Június 18* volt az a gép, amivel ezeket repülni lehetett. Aztán csak kiderült, hogy egy *Szellő* is itt volt még (*HA-3266*), amit *Simon László* és *Molnár István* visszaemlékezéseikben is megerősítettek 1961-ben biztosan itt volt és 1963-ban került selejtezésre az üzemidő elfogyása miatt.

Sebes Attila később a *Posta*, majd az *MMRK (Műegyetemi és Mezőgazdasági Repülő Klub)* színeiben versenyez.

Az aranykoszorút, már e klub „*E*” vizsgásai között találjuk a nevét és nagy örömmel azt az adatot, hogy 1962. 07. 09-én repülte meg az 5⁵⁸ óra időtartamot. Az időpont alapján ez teljesen bizonyosan még Bánrévén történt!¹¹ Övé a 256. számú, magyar aranykoszorú!

Időtartam		Magasság		Táv	
Óra/perc	Hely/dátum	m	Hely/dátum	km	Hely/dátum
5-58	Bánréve 1962.07.09.	3000	HHH. Budapest 1985.12.16	355	HHH, Budapest -? 1985.12.16.

A többi repülési versenyeredménye a korábbi fejezetben olvasható. A *Szegeden*, 1986. 08.09 - 22. között megrendezett *VI. Alföldi Vitorlázórepülő Bajnokságon*, a szabad kategóriában, a 8. versenyszámban találtunk egy még nagyobb távrepülését. A *Szeged - Füzesgyarmat - Szeged - Csökmő - Szeged* (509,1 km) versenytávon, 397,6 km-t repült, *Jantar 2B* típusú géppel.

¹⁰ Matuz István főpilóta szíves közlése.

¹¹ Ötven év a levegőben, Mátyásföldtől... Hármashatárhegyig MSE 2003.

Egyéb említésre érdemes repülések

Kardos József

Június 18-cal 7 óra feletti időt repült a bánrévei repülőtér felett. (1959. július 12.)

11

Buris Jenő

Igaz, hogy 1958-ban, a teljesítménytáborban a kölcsön *Cinkét* erősen leamortizálta, figyelmetlenségből, ennek ellenére jól repült. Ebben a táborban a *Cinkével* az ózdi gyár felett 2000 méter feletti magasságot ért el.

Később lerepülte a *Bánréve – Hatvan – Bánréve* hurkot, ami 180 km volt és ezt is a *Héves-Borsodi dombság* felett kellett megtennie, kétszer!



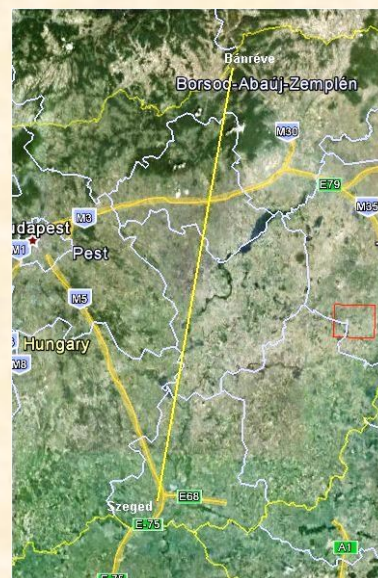
Huszthy Mihály

Misi bácsi 1958. május 28-án – Június 18-cal, „*rezenéstelen*”, lehetetlenül gyenge időben – öt óra alatt megrepülte a *Bánréve – Szeged* távot is, amely 236 km.

Básti József

1958. május 12-én, *Június 18*-cal repülte a *Bánréve – Alag* távot, melyet aztán többször megismételt.

Az ózdi kohászat feletti emelőtérben 2500 m magasságot is elért.



Az ismert bánrévei repülési eredmények, rendezve

Időtartam a repült idő szerint

Kardos József	7:00	Bánréve	1959. július 12.
---------------	------	---------	------------------

Sebes Attila	5:58	Bánréve	1962. július 09.
Buris Jenő	5:40	Bánréve	1956. június 13.
Borsodi István	5:22	Bánréve	1959. július 12.
Koszticsák Attila	5:20	Bánréve	1959. július 06.
Schlága József	5:19	Bánréve	1959. július.02.
Németh Sándor	5:15	Bánréve	1952. július 17.
Skulthéty Gyula	5:08	Bánréve	1961. május 24.
Kardos József	5:07	Bánréve	1957. április.08.
Básti József	5:05	Bánréve	1952. május 17.
Huszthy Mihály	5:05	Bánréve	1961. május 24.

Időtartam repülések a dátum szerint

Básti József	5:05	Bánréve	1952. május 17.
Németh Sándor	5:15	Bánréve	1952. július 17.
Buris Jenő	5:40	Bánréve	1956. június 13.
Kardos József	5:07	Bánréve	1957. április.08.
Schlága József	5:19	Bánréve	1959. július.02.
Koszticsák Attila	5:20	Bánréve	1959. július 06.
Kardos József	7:00	Bánréve	1959. július 12.
Borsodi István	5:22	Bánréve	1959. július 12.
Skulthéty Gyula	5:08	Bánréve	1961. május 24.
Huszthy Mihály	5:05	Bánréve	1961. május 24.
Sebes Attila	5:58	Bánréve	1962. július 09.

Magassági repülések

Básti József	2500	Bánréve	1958. május 22.
Huszthy Mihály	2205	Hajdúszoboszló	1960. június 11.
Buris Jenő	2000	Bánréve	1958. május 22.
Kardos József	1830	Dunakeszi	1955. május 09.
Sebes Attila	1800	Bánréve	1962. július 09.
Koszticsák Attila	1525	Bánréve	1958. május 22.
Skulthéty Gyula	1480	Bánréve	1961. május 19.
Németh Sándor	1351	Szombathely	1949. augusztus 03.
Schlága József	1333	Bánréve	1958. május 22.
Borsodi István	1145	Békéscsaba	1950. július 04.
Buris Jenő	1110	Dunakeszi	1955. július 02.
Básti József	1093	Dunakeszi	1955. augusztus 26.

Magassági repülések dátum szerint

Németh Sándor	1351	Szombathely	1949. augusztus 03.
----------------------	------	-------------	---------------------

Borsodi István	1145	Békéscsaba	1950. július 04.
Kardos József	1830	Dunakeszi	1955. május 09.
Buris Jenő	1110	Dunakeszi	1955. július 02.
Básti József	1093	Dunakeszi	1955. augusztus 26.
Básti József	2500	Bánréve	1958. május 22.
Buris Jenő	2000	Bánréve	1958. május 22.
Koszticsák Attila	1525	Bánréve	1958. május 22.
Schlága József	1333	Bánréve	1958. május 22.
Huszthy Mihály	2205	Hajdúszoboszló	1960. június 11.
Skulthéty Gyula	1480	Bánréve	1961. május 19.
Sebes Attila	1800	Bánréve	1962. július 09.

Távrepülések

Huszthy Mihály	236	Bánréve-Szeged	1958.május.28.
Buris Jenő	180	Bánréve-Hatvan-Bánréve	1958. május 11.
Básti József	130	Bánréve-Alag	1958. május 12.
Skulthéty Gyula	105	Bánréve-Nyíregyháza	1961. augusztus 26.
Huszthy Mihály	92	Hajdszoboszló-Tasnád	1960. június 11.
Sebes Attila	79	Bánréve-Csobaj	1962. augusztus 19.
Németh Sándor	68	Bánréve-Tiszadob	1956. május 10.
Kardos József	65	Dunakeszi-?	1955. június 09.
Básti József	63	Bánréve-Szerencs	1957. augusztus 8.
Koszticsák Attila	63	Bánréve-Hasznos	1958. május 24.
Borsodi István	61	Bánréve-Hasznos	1958. április 29.
Buris Jenő	60	Dunakeszi-?	1955. július 25.
Schlága József	55	Bánréve-?	1959. szeptember 02.

Távrepülések dátum szerint

Kardos József	65	Dunakeszi-?	1955. június 09.
Buris Jenő	60	Dunakeszi-?	1955. július 25.
Németh Sándor	68	Bánréve-Tiszadob	1956. május 10.
Básti József	63	Bánréve-Szerencs	1957. augusztus 8.
Borsodi István	61	Bánréve-Hasznos	1958. április 29.
Buris Jenő	180	Bánréve-Hatvan-Bánréve	1958. május 11.
Básti József	130	Bánréve-Alag	1958. május 12.
Koszticsák Attila	63	Bánréve-Hasznos	1958. május 24.
Huszthy Mihály	236	Bánréve-Szeged	1958.május.28.
Schlága József	55	Bánréve-?	1959. szeptember 02.
Huszthy Mihály	92	Hajdszoboszló-Tasnád	1960. június 11.
Skulthéty Gyula	105	Bánréve-Nyíregyháza	1961. augusztus 26.
Sebes Attila	79	Bánréve-Csobaj	1962. augusztus 19.

A klub teljesítményrepüléseinek viszonylagos szerénysége egyrészt a megfelelő gépek hiányára vezethető vissza. Hosszú éveken át egyedül a *Június 18* volt az egyetlen gép, amely komolyabb teljesítményekre is alkalmas volt.

A másik ok, a különféle források által megjelölt, krónikus vontatógép hiány volt. Arról is részletesen szóltunk a korábbiakban, hogy a klub három motoros gépet is felújított, amelyből az első kettőt rövid időn belül elvette az éppen regnáló repülőszervezet. A pótlás pedig innen-onnan, de csak nagyon szűkösén érkezett.

Egy harmadik okot is meg lehet említeni, ez pedig a '40-es évek végén és az '50-es évek legelején a teljesítményrepülést „öncélúnak” tartották, egyesek... A szemléletváltás csak később következett be.

A bánrévei repülőteret ezekben az időszakokban a nagy létszámú táborokban, alapkiképzésre használták jellemzően.

A táblázatokban szereplő eredmények nagy része *Szellő*, *Pilis C* és *Pilis D* gépekkel történt! Meggyőződésem, hogy több jó géppel az eredmények is impozánsabbak lettek volna, hiszen a jól repülő társaság ekkor már volt!

Dokumentált repülőesemények

„Minden eseménynek, történésnek megvan a maga oka – minden válasz valamire. Ezért biztos állíthatjuk: nincs véletlen.”¹²

Cserkészrepülés (1931 – 1945)

Időpont	Helyszín	Név	Esemény	Súlyosság
1938	Szentsimon	Mohos Ferenc	Zögling, műszaki hiba, repülés közben	Géptörés, személyi sérülés
1940	Ózd-Bolyok	Hudák Ferenc	Egyenes siklásban fák közé repült. A gép törött, személyi sérülés nem történt.	Géptörés
1940	Szentsimon	Miklós László	Grunau Baby II.a géppel dugóhúzóba került. Csak kis magasságon jött ki belőle, ezért a leszállás keményre sikerült.	Bokasérülés és gépsérülés
1942	Bánszállás-Center	Kun Kálmán	Csörlésben elfelejtette a kötelet leoldani, kötélvágás.	Sérülés nem történt
1942	Sajópuspöki	Babós Sándor	Grunau Baby II.a géppel repült a dombok felett, amikor a szárnyvég talajt ért.	Személyi sérülés nem lett, csak géptörés, a növendék az élmény hatására a repülést abbahagyta.
1944. május	Sajópuspöki	Vitkó Géza	Csörlésből a kötél leoldása után, hozzávetőleg 300 m magasságból meredeken lezuhant	Vitkó Géza a balesetben életét veszítette

Repülőesemények 1945 után

Időpont	Helyszín	Név	Esemény	Súlyosság
1945	Járdánháza	Borsodi Géza	Tücsökkel 5-6 méter magasságból lezuhant	Nem történt személyi sérülés
1947	Sajópuspöki	Juhász János	Egy váratlan szélroham a Pilist a starthelyen a hátra fordította	Nem történt sérülés és a gép is magmaradt, viszonylag kis sérülésekkel.
1952. május 4.	Bánréve	Juhász János	Juhász János a Postás Repülőklub oktatója – korábban ózdi cserkészrepülő – Alagról indult távrepülésre az alagi repülőtérről Hasznos irányában. A jó idő miatt valószínűleg úgy döntött, hogy Bánrévéig továbbrepül. A repülőtértől 2 km-re - csehszlovák oldalon – kis magasságból, fordulás közben, lecsúszott. Június 18, HA-4104	Juhász János az ózdi kórházban sérüléseibe belehalt még azon a napon.
1958	Bánréve	Buris Jenő oktató, Dékány Gyula növendék	Komával leszálláskor rövide jöttek és a repülőtér szélén levő – betemetetlen – bombatölcsér szélében elakadtak	Sérülést csak a gép szenvedett
1958. május	Bánréve	Buris Jenő oktató, Borsodi István repülőtér parancsnok	Buris Jenő a Cinkével időtartam és magassági repülésből visszatérőben a reptér felett ütközött, a HA-POG Po-2-vel, melyen Borsodi István	A motoros gép csak csekély mértékben sérült, de a Cinke függőleges és vízszin-

¹² Hioszi Tatiosz

			repült vontatási feladat leoldása után	tes vezérsíkjai és kormányai nagymértékben. Csak a szerencsén múlt, hogy nem történt személyi sérülés és a vitorlázógép földet ért!
1958	?	Koszticsák Attila	Szellővel távrepülve, terepre szálláskor a gép szárnyvége megsérült.	Csak a gép sérült csekély mértékben
1963. október 15.	Bánréve	Bartók József	A növendék a HA-1023 Lepke, géppel, Bánréve repülőtéren. „B” vizsga feladatra indult. Leszálláskor hosszúra jött, majd magasan lebegtetett. Ezt látva durván bele nyomott a kormányba és kerékkal 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. A növendék gerincsérülést szenvedett. A baleset a repülőnövendék által elkövetett, repülőgép vezetői hiba következménye

Amint látjuk a 34 év repülés alatt egy halálos baleset történt, ami a cserkészrepülést illeti.

A másik haláleset – *Juhász János* – esetében a *Postás Repülőklub* volt az érintett. Itt az volt a tragikus, hogy ő a korábbi az ózdi cserkészrepülő, valószínűleg minden képen be szeretett volna érni a bánrévei repülőtérré, nem szállt le időben terepre, hanem magasságot próbált gyűjteni, ez viszont sajnos az életébe került.

Természetesen ezen évek alatt a géppark sokszor sérült különböző mértékben, de ezt a jó kezű hangármesterek és az egyéb közreműködők megoldották. A faépítésű gépeknél ez viszonylag könnyebben ment. Így nem is kellett mindent bejelenteni, rendezhető volt „házon belül” is. A javítás is és a fegyelmezés is.

Az ózdi repülőklubnál voltak balesetek, a legsúlyosabb 1963. október 15-én történt.

Az ózdi ejtőernyős szakosztálynál az országos listába bejegyzett balesetet nem találtam.

Az ugrásaik összes száma valahol a 10 000 körül lehetett. Ezekben az időszakokban, amikor az *Ózd-bánrévei ejtőernyős szakosztály* is komolyan működött (1958-1966), – az ejtőernyős fejezetben közölt diagram alapján, – nagyjából 11 000 ugrásra esett egy halálos baleset.

Emberek, arcok, emlékek...

Márkus Gyula

(1923-2010)

19

Márkus Gyula Ózdon született, de Kassán ismerkedett meg a mérnöki pálya alapjaival. Érettségi után jelentkezett a győri repülőgépgyárba, a tervezőirodán dolgozott egészen addig, míg 1944 tavaszán az angol légierő eltörölte a föld színéről az üzemet. Fordulatokban gazdag sorsa Mátyásföldre vezérelte, ahol a magyar sportrepülőgépeket gyártották. Egy tesztvizsga után azt mondták neki, hogy remek konstruktőr. Ezt a gyárat az oroszok szerelték le.



Katonaság, hadifogság után, 1946-ban hazatért Ózdra. Elvégezte a *Nehézipari Műszaki Egyetem* kohómérnöki karát, majd a finomhengermű üzemmérnöke lett. megélte az újjáépítést, nevéhez fűződik több nagy berendezés beszerzése és beüzemelése. 1948-ban lépett az *Országos Magyar Repülő Egyesület* tagjainak sorába. Szenvedélyének is hódolhatott, segített kialakítani tenni a bánrévei repülőteret, repülőnapokat szerveztek.

1956-1957 között az *ózd* repülőklub titkára.

A kohászat leépülését ő is nagy szívfájdalommal nézte végig, lélekben azonban mindig kohász maradt.

Megalakulása óta tagja volt az *Ózdi Nyugdíjas Klubnak*, a mérnök és a finomhengermű Tagozatnak, az *Ózdi Ipari Örökségvédők Baráti Körének*. Több alkalommal volt a vállalat Kiváló Dolgozója, megkapta a Kiváló műszaki Dolgozó címet, a Kiváló Újító arany fokozatát. 2003-ban pedig az Ózd városért kitüntető díjat vehette át.

A 88. éves édesapa, nagypapa, dédnagyapa, jó barát szíve régóta rakoncátlankodott, március 20-án pedig utolsót dobant. Márkus Gyulától március 27-én vettek végső búcsút a bolyoki temetőben.

¹³ László Gyula

Széles Géza

(?-1956)

1949-ben a nagy nyári táborok egyik oktatójaként helyezték Bánrévére. 1950-ben bánrévei repülőtér parancsnoka, amikor Pogácsás Istvánt Budapestre helyezik.

Széles Géza az 1930-as években kezdett el repülni. Tudása, szorgalma alapján a *HMRA*¹⁴ motoros repülő iskolájába került, ahol 1939. június 9-én, Budaörsön motoros oktatói vizsgát tett.



1939. június 9. a vizsgázottak csoportképe
középen Czirmay Zoltán százados



Motoros oktatók vizsgarepülése, 1939. június 9.

„A budaörsi repülőtéren június 9-én délután fejeződött be a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alapoktató tanfolyama, amelynek 27 résztvevője volt. A szép eredménnyel vizsgázott

¹⁴ Horthy Miklós Nemzeti Repülőalap

oktató pilóták, akik között nem egy, mint sportrepülő tette ismertté nevét, az ország minden részében a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap felhívására jelentkezett pilótanövendékeket fogják kiképezni.

A vizsgát Czirmay Zoltán százados, a tanfolyam vezetője irányította.

A résztvevők az oktatásban tökéletes kiképzést nyertek, a rajrepüléstől kezdve a műrepülés minden egyes fázisáig eljutottak. A vizsgázott oktatópilóták névsora a következő:

*Majoros János, Vadas László, gróf Orssich Nándor, Kováts Sándor, Stifter János, Széles Géza, Dicsőffy József, Reiber János és Antal, Jancsó Endre, Köszeghy Gyula, Takácsy Tibor, NagyTibor, Jenik Győző, Rakitay Dezső, Szokolay András, Steff Tibor, Kaltenbach Henrik, Pintér József, Niezgoczky István, dr. Stepper Károly, monori Kovács Jenő, Hild Károly, Czilley Géza, Tóth Mátvás, dr. Walter Tibor, Nagy Árpád, Bruzsenyák Mihály, Tomacsek Jenő, Horváth Lajos, Csatáry István és Gyulai Tibor.*¹⁵

Az új oktatók a *HMNRA kiképzőkereteiben* kaptak munkát. Széles Géza ilyen módon, Kassán oktat már 1939 nyarán., de még 1943-ban is.¹⁶ A kijelölt bázisokon 20 – 20 fős létszámokkal indultak a kiképzéseke, a *HMNRA* költségére vásárolt *Bücker* gépekkel. A kassai oktatókeret: *Kaltenbach Henrik* főoktató, *Széles Géza, Niezgoczky István,* oktatók és *Tomacsek Ernő* fő-szerelő.¹⁷

A háború után a sportrepülésben kezdett el dolgozni. *Bánréve, Hajdúszoboszló, Nyíregyháza* a fő állomások, ahol repül, oktat. *Ózd és Bánréve* környékén kiterjedt rokonsága volt.

„...1950.

Tavasszal az OMRE Hajdú-Bihar Megyei Repülő Klubja 3 db új D-Pilis típusú vitorlázó repülőgépet kapott. Megépül a második hangár és a földalatti üzemanyag tároló. Az egész nyári szezon alatt hosszában és keresztben a repülőtér talaja gyalulva és hengerelve lett.

Május közepétől Hepper Antal vitorlázórepülő osztályvezető irányításával folyamatos kéthetes szenior vitorlázórepülő versenyek követik egymást Pilis típusú gépekkel.

Közben július végén lezajlik a II. nemzeti vitorlázóverseny is, Kevély, M-22, Szuper Futár, Junius-18, Cinke típusú gépekkel. Ez évben itt kezdődik el a rekordrepülések nyilvántartása, a régiék figyelembevételével. Sok új rekord születik (céltáv, hurok, magasság).

Október hónapban a nők részére rendeznek tábor. Az új motorosrepülő-kiképzési módszer elsajátítása céljából (november és december hónapban). Pálóczi Ferenc irányításával itt tartják a tanfolyamot. Erre a továbbképzésre a motorosrepülő-oktatókat hívták be. Elhelyezésük az emeleti szobákban, emeletes vaságyakon történt. E tanfolyammal zárult az 1950. év.

¹⁵ Magyar Szárnyak 1939.7. szám július hó. Misem jellemzőbb, hogy az újságíró a 27 oktatónövendéket és az ugyanoda beiskolázott repülőgép szerelőket a névsorban nem különbözteti meg.. A névsor 32 nevet tartalmaz, abból 27 fő a repülőoktató és 5 fő a kiképzett szerelő. (RZ)

¹⁶ Perbíró Valér dr.: Vitorlázók az égen. (Császár Ernő visszaemlékezése)

¹⁷ Csanádi-Nagyvárad-Winkler: A magyar repülés története.

Oktatók voltak: Legenyei Lajos, Kalmár László, Pálinkás György-Borbás Pál.

Oktatónövendékek: Kotrás Gábor, Galambos Gábor, Széles Géza, Hellbrandt, Nagy

József, Stoszek József, Csanádi Norbert, Gacs József, Felföldi Béla, Szeles Ferenc, Mandl Ernő, Kangyal János, Kalmár László II., Rózenhershzi József, Szabó Béla....”¹⁸

„...1951.

Január-február hónapban az ország vitorlázórepülő-oktatóinak kétkormányos kiképzésre történő felkészítése történik „Koma” típusú géppel. A vitorlázó-tanfolyam vezetője Kalmár László iskola-parancsnok. E tanfolyam után véglegesen megszűnt az egykormányos alapkiképzés.

Márciustól motorosrepülő-iskola indul (Bü-131 Jungmann) Csíz típusú gépekkel. Az iskola célja: fiatal repülőgép-vezetők, majd oktatókká történő képzés. Az oktatók és növendékek elhelyezése a városban a Doró-zugban történt. A repülőtéri épület az élelmezést, tantermeket és irodai célt szolgálta.

A motoros iskola állománya:

Iskolaparancsnok Kalmár László.

Rajparancsnokok: Pálinkás György, Birhás Pál, Galambos Gábor.

12 fő oktató: Legenyei Lajos, Kotrás Gábor, Hellbrond László, Csanádi Norbert, Gacs József, Nagy József, Stoszek József, Széles Géza, Szabó Béla,

1951. augusztustól: Gulyás Ferenc, Gellértfi, Domokos József, Szaner András.

Egy pár növendék: Hargitai Ferenc, Kortona Lajos, Pintér János, Boir István, Ménesi György, Mérei István, Miklós Béla, Malostyik, Mátrai József, Rezmán Ede, Gégény Imre, Maczó Albert, Csikós György, Veress József, Hartyáni József, Horváth József, Kovács Tibor, Szabó Ferenc, Vas Jenő, Makkai Lajos.

Leány növendékek: Kovács Magda, Berta Klára, Csillag Mária, Zöld Éva, Mile Eszter...”¹⁹

„...1953.

A motorosrepülő-iskola vezetését e sorok írója vette át. Kalmár László Budapestre, a repülőosztály állományába került. Az iskola parancsnok-helyettese Széles Géza lett.

Ez év végével megszűnt a motorosrepülő-iskolai képzés. Az iskola állományát különböző repülőterekre helyezték. Itt maradt Békési Gábor repülőter-parancsnok, Kotrás Gábor, Szabó Ferenc, Miklós Béla, Kovács Tibor vontatópilóták és repülőoktatók, Szabó János hangármester, valamint Bracsok István repülőszerelő.

3 db Z-381 „Fecske” és 1 db „Kánya” vontatógép, valamint a vitorlázó gépek adták a gépalományt...”²⁰

¹⁸ A hajdúszoboszlói repülőtérről van szó. Délibábok légterében

¹⁹ Hajdúszoboszló



Hajdúszoboszló repülőtér, 1952

Állnak, balról jobbra: Domonkos József, Kotrás Gábor, Kovács Tibor, Gacs József, Szabó Ferenc, Hargitai Ferenc, Katona Lajos, Horváth József és két ismeretlen. Ülnek: Szabó Béla, Csanádi Norbert, Széles Géza, Kalmár László, Veress József, Vass Jenő, Juhász György politikai tiszt²¹

„1948-ban, az Angyalföldi Repülő klubban ismerkedtem meg a repüléssel. A repülés iránti érdeklődésemnek köszönhetően lehetőséget kaptam arra, hogy tanulmányaimat ezen a téren folytassam tovább. 1950-ben így kerültem a Magyar Repülő Szövetség szentesi-, majd 1952-1954 között a hajdúszoboszlói Motorosrepülő Iskolájába, melynek elvégzése után - jó tanulmányi és repülési eredményeim alapján – a Diósgyőri Vasas Repülő Alapszervezetnél kaptam beosztást...

...Előjáróban azokról az oktatóimról emlékezem meg, akiknek a repülésben elért eredményeimet köszönhetem. Mind kiváló emberek voltak a szakma elismert képviselői: Karsai Endre, Studzeni József, Mandl Ernő, Kotrás Gábor, Széles Géza, Csanádi Norbert, Jánosi József, Lánc Tibor, Bogdándi Tibor, Mester László...”²²

„1948-ban, kisdíákként, ott voltam az OMRE nyíregyházi gyűlésén. Mikor 1950-ben megalakult a Repülő Klub, jelentkeztem első oktatómnál – Széles Gézánál. Az „A”- és „B”-vizsgákat 1951-ben egy sajkókápolnai nyári repülőtáborban szereztem meg, majd Nyíregyházán „C” vizsgáztam 1952-ben...

Távrepüléseim közül az első volt a legemlékezetesebb. Visszaidézve 1954. augusztus 27-t, Nyíregyháza felett - reptéri szóhasználatnál élve – „bombaidő” robbant ki. Szép emléké Széles Géza bátyám minden üzemképes gépet felrakott az égre. Engem egy Szellő-vel hajdúszoboszlói távra indított – mint kezdőnek, északkeleti irányú szélben ezt a 60 km utat találta a legmegfelelőbbnek. Ekkor még nem sejtettem – de ő sem, hogy milyen kalandos utazásra indított el...

²⁰ Délibábok légterében

²¹ Kotrás archív

²² A miskolci sportrepülés története. Dr Juhász György visszaemlékezése.

Szoboszlai György „természetesen” irányt tévesztett, „lerepült a térképről” és össze - vissza bolyongott az Alföld felett, talán még Romániába is berepült. Később így folytatta:

...Szerencsére az emelések még mindig tartottak... 6 órás kalandozás után a Füzesgyarmati Termelőszövetkezet legelőjén értem földet. Széles Géza bátyám a következő szavakkal értékelte a repülésemet – már aggódott értem. „Sejtettem te birka..., hogy valahol letértél az útvonalról, de azt honnan szagoltad ki, hogy ott éppen birkapörkölt készül?! Nekem ez magas.”...



A start-könyvemben Nyíregyháza – Füzesgyarmat - 108 km van beírva, de az, hogy én ezen a napon hány kilométert repültem mindeddig rejtély maradt.”²³

**Széles Géza, 1952,
Hajdúszoboszló**

Széles Géza 1956.05.31-én, Nyíregyházán lezuhant a HA – GAU lajstromjelű, Jak-UT-2, Galamb, gépevel és repülőhalált halt. Az már csak egy véletlen egybeesés, hogy a visszaemlékező Dr. Juhász György – Széles Géza korábbi növendéke – szintén ilyen géppel, főtengelytörés miatt, Bánréve - Ózd - Hangony térségében, 1957-ben kényszerleszállt.²⁴



Széles Géza, 1953²⁵

²³ A miskolci sportrepülés története. Szoboszlai György visszaemlékezése.

²⁴ A Bánrévére beszállított összetört gépre gyerekként nagyon jól emlékszem. Az *avia-info* honlapon a HA-GAC szerepelt összetörtként a miskolci gépek közül. Ennek azonban már más volt a festése a fényképek szerint. Az összetört gép még „hadi” festésű volt, azaz alul kék, felül sötétzöld! Ilyen formán pedig inkább a HA-GAD, vagy HA-GAJ, esetleg a HA-GAL lehetett, mert ezek az általam leírt festéssel bírtak. Mindet 1957-ben selejtezték ki.

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

A repülést az 1940-es évek elején kezdte a *Hármashatárhegyen*. Később a *Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap* útján a légierőhöz került, mint pilóta. Itt teljesített szolgálatot 1944-ig. Eközben oktatói minősítést szerzett.



Pogácsás István²⁶

A repülést *Szombathelyen* folytatta. Pályafutása során, több repülőtéren és repülőklubban megfordult.

„1942-1959:

Két év alatt a géppark ismét bővül egy Pilissel, és két Tücsökkel. Váton már felváltják a gumiköteles indítást csörlő üzemre. 1943: Pogácsás István az első szombathelyi C vizsgás... ”²⁷

„...Érdekes, a legnagyobb zűrzavarban is működtek egyes dolgok. Például ment az iskola. Csupán három hónap volt 45-ben a sulis, de érettségizhettem. Az oroszok végül is elvonultak, de azért még felrobbantották a repülőteret. Aztán Nagy Árpád és Pogácsás István vezérletével újraindult a vitorlázó repülés a városban. Ott volt a helyem, s ekkor született meg a rekordom a Vöcsökkel. A szokásos 3-4 perc helyett 43-at töltöttem el a magasban, egy kiváló termiknek köszönhetően. Fantasztikus élmény volt, máig őrzöm ezt az emléket. Ez aztán országos figyelmet keltett... ”²⁸

A szombathelyi repülőtér bezárásakor Németh Sándorral együtt helyezik Bánrévére. Mindketten óriási nyereségei az ózdi repülőklubnak és a bánrévei repülőternek!

Pogácsás István a bánrévei repülőtér és az itteni OMRE repülőiskola parancsnoka 1949-1951 között.

„... 1950-től 1953 tavaszáig a farkashegyi repülőtér parancsnoki tisztét Pogácsás István, a MÁV Repülőklub tagja látta el... ”²⁹

²⁶ Farkashegy története 1929-1976.

²⁷ Szombathelyi Repülőklub <http://www.varosunk.hu>

²⁸ Cimborák, ez Vöcsök . Riport Sári Ignáccal. <http://joebacsiblogol.hu> A szombathelyi sportrepülés indításáról szól a riport részlete.

²⁹ A MÁV Repülő Klub története 1940-1954. 1952-ről van szó, nyilvánvaló, hogy 1950-ben nem lehet még a farkashegyi repülőtér parancsnoka, még 1951 nyarán is Bánrévén van. (RZ)

Bánréve után, valamikor 1951 őszén a fővárosba vezénylik, a MÁV Repülőklub tagja és a Farkashegyi repülőtér parancsnoka is.

„1953-ban a békéscsabai repülőtéren megrendezték az oktatói továbbképző tanfolyamot. Ezzel egybekötve a „bukfenc” tanfolyamot is elkezdték LF-107 Lunak típusú gépekkel. A MÁV Sportrepülők közül részt vett Mitter Imre, Csanádi Norbert és Pogácsás István.”³⁰

Kiváló repülő, ezt mi sem bizonyítja jobban, mint



Pogácsás István a kép jobb szélén, a Farkashegyi repülőtéren



„...1953.június 28-án, a Ferihegyi repülőtéren légi bemutatót tartottak, ahol a nézőközönség először láthatott sugárhajtású repülőgépekkel műrepülést. A repülőnapon kb. 200 000 ember jelent meg. Káprázatos légi felvonulás volt. A Csehszlovákiából vásárolt Lunak vitorlázó műrepülőgéppel egyéni műrepülést mutatott be Kerekes Adrien kiváló pilótanőnk, majd egy ötös Lunak műrepülő – kötelék (Pogácsás, Pálinkás, Domonkos, Fejér és Csanádi) pilótákkal....”³¹

**Pogácsás István és Klapcsik Antónia
Farkashegy, 1955.**³²

A repülést az 1950-es évek végén abbahagyta. Aktív résztvevője a megemlékezéseknek egészen haláláig.

³⁰ Farkashegy története 1929-1976.

³¹ Csanádi-Nagyvárad-Winkler A magyar repülés története

³² Farkashegy története 1929-1976.



Pogátsás István a Farkashegy repülőtér parancsnoka ismerkedik a Fergeteggel (Mellette Mitter Imre)



Pogátsás István, 1953³³

³³ Repülés, 1953 (6. évfolyam, 1-24. szám)1953-06-25 / 12. szám

Németh Sándor

(Nátai, 1914.03.16-1967)

Szombathely repülőtere a hazai aviatika megindulásától kezdve mindig fontos hely volt. Hivatalosan 1915-ben lett katonai repülőtér, amelyet a honvédség egészen 1945. március 29-ig használt, először kiképzési, majd a 2. világháborúban hadi célokra is.



Az intenzív vitorlásrepülő-élet 1948-ban indult meg ismét, ebben az évben rendezték meg a háború utáni első sportrepülő tábort is. Itt dolgozott ebben az időszakban *Németh Sándor* is, mint repülőtér parancsnok.

„...Aztán Nagy Árpád és Pogácsás István vezérletével újraindult a vitorlázó repülés a városban. Ott volt a helyem, s ekkor született meg a rekordom a Vöcsökkel. A szokásos 3-4 perc helyett 43-at töltöttem el a magasban, egy kiváló termiknek köszönhetően. Fantasztikus élmény volt, máig őrzöm ezt az emléket. Ez aztán országos figyelmet keltett...”³⁴

„...Nagy öregjeink ekkor: Németh Sanyi bácsi reptérparancsnok, kinek operettszínész fia a kis Sanyika is itt szerzett „C” vizsgás minősítést, (ma Bécsben él), Haffner Jóska bácsi, (két éve halt meg) Mesterházi Jenő bácsi, Bokor fivérek, aztán Tóth István (mindkét fia gyémántkoszorús vitorlázó-motoros pilóta, Artner Gyula, dr. Mangliár Károly balesetsebész a reporvosi bizottság elnöke, Szántó Géza (Rubik Ernő bácsinál dolgozott Esztergomban, Géza a lakásában épít egy kis motorosgépet, pár napja látogattam meg, ha minden jól megy idén repül a szerkezet) Pálhegyi Árpai, Horváth Imre, Csató István (ki amikor megtudta, hogy lekoszorúztam a saját zakójáról tűzte mellemre ezüstkoszorús jelvényét...”)³⁵

Azonban politikai nyomásra 1949 végén, több mint hét évre megszüntették a sportrepülést *Szombathelyen*, noha néhányan megkeresték az 1951-ben megalakult MRSZ vezetését is. Ekkoriban a Pápan üzemelő repülőklub fogadta hétvégeként a szombathelyi pilótákat.

Sanyi bácsi és családja még ekkor, 1949-ben, a szombathelyi sportrepülés időleges beszüntetésekor *Bánréve repülőterére* került műszaki vezetőnek és oktatónak. Ideérkezése után azonnal levezényelte egy roncsból újjáépülő, *Bü-131 Jungmann* munkáit, amely a *HA-BKR* lajst-

³⁴ Sári Ignác visszaemlékezése

³⁵ Repülőterünk története (Szombathely) Czeiner Gábor összeállítása 2008. (Az írásban a dátumokkal alapvető bajok vannak. Szombathelyen 1949-ben leállították a sportrepülést és az csak jóval később indult újra! RZ) Az ifj. Németh Sándorról írt sorok szintén tévesek. Sanyi 1942-ben született. A szombathelyi repülőtér bezárásakor és Bánrévére költözésük idején csak 7 éves! Amikor újra Szombathelyre költöznek akkor már 15 éves, nincs kizárva, hogy ekkortól repült.

romjellel repült Bánrévén, igaz csak keveset, mert az *MRSZ* hamarosan „rátette a kezét” és elvitte a gépet innen.

Ő végezte a repülőtéren a műszaki vezetést, e mellett oktatott és repült is. Itt repülte ki az ezüstkoszorú két feltételét, 234. a jelvénytiszta.

„Hogyan töltöd idei szabadságodat?

Néhány évvel ezelőtt vették először birtokba a dolgozók tízezrei az üdülőhelyeket, Gyógyhelyeket. Az újságok így írtak akkor: „A lillafüredi Palotaszállóban diósgyőri, ózdi fiatalok töltik szabadságukat”, „Galyatetőn száz kitüntetett dolgozó paraszt pihen...” 1949-ben 109 ezer dolgozó töltötte szabadságát a legszebb üdülőkben – kedvezményes áron. 1950-ben már 155 ezren, 1951-ben 170 ezren üdültek, s tavaly már átléptük a 200 ezres számot. Ebből 80 ezer fiatal teljesen ingyen, az állam költségén nyaralt!

Ismét eljött a nyár, s vele a kérdés: „Hol töltssem az idei szabadságomat?” Ezt kérdeztük mi is a fiataloktól. Íme a válaszok:

... Németh Sándor úttörő:

– A bánrévei Szondy György úttörőcsapat tagja vagyok. A nyáron egy „Csupaszárny” vitorlázómodellt akarok építeni. Repülő szeretnék lenni, eddig is több gumimotoros gépet készítettem már. A „Csupaszárnyat” Szombathelyen építem meg nagyanyámnál, ahol az idei nyarat töltöm...”³⁶

1957. július 1-jén újra szárnyra kaphattak a sportrepülők Szombathely város saját repülőterén. Ekkor Németh Sándor és családja visszaköltöztek és ott újra repülőter parancsnok lett.



„...1957. július 1: ismét megindult a repülés Szombathelyen. A sportrepülőklub alapító tagjai: Hafner József, Artner Gyula, Tóth István, Módos Miklós, Pálhegyi Árpád és még néhányan. A repülőter parancsnok Németh Sándor lett...”³⁷

ifj. Németh Sándor



Fia, Németh Sándor színész Szombathelyen született 1942. 02. 27-én.

³⁶ Sanyi nem lett repülő, de európai hírvő színész az igen! Szabad Ifjúság, 1953. április-június (4. évfolyam, 77-150. szám)1953-05-24 / 120. szám

³⁷ Szombathelyi Repülőklub <http://www.varosunk.hu>

Gyermek- és kamaszéveinek egy részét Bánrévén és Ózdon töltötte 1949 és 1957 között. Kisgyerekként jól emlékszem rá. A községben, az iskolában számos barátja volt, akikkel a kapcsolatot még a budapesti színészkedése idején is tartotta. A színészi tehetségét a bánrévei általános iskolában *Andók István* tanító úr ismerte fel és sokat szerepeltette is.

1960-ban Győrben a *Kisfaludy Színház* tagja lett. 1964-ben táncoskomikusként szerződött a *Fővárosi Operettszínházhoz*, 22 évesen, melynek 1988-tól művészeti vezetője, 1989-től 1993-ig igazgatója lett. A 80-as években tanít a *Színház és Filmművészeti*



Főiskolán

1973-tól a bécsi *Raimund Theater*, 1982-től a bécsi *Volksoper* társulatának is művésze volt. Biztos stílusérzékkel formálja meg szerepeit, virtuóz táncos, kitűnően énekel. Számos sikeres alakítást nyújtott itthon és Bécsben egyaránt. Jászai Mari-díjas (1972), érdemes (1980) és kiváló művész (1987).



2011-ben életműdíjat kapott.

„ SZÜLŐFÖLDEMEN, SZELLŐK SZÁRNYÁN...

Aki ezt a címet olvassa, gondolom, a nagyon népszerű operettdalra gondol, s Huszka Jenő zenéjére a Lili bárónőből. Számomra mégsem a nagyhírű operettet idézi, pedig hivatásomnál fogva elsősorban erre asszociálhatnék, hanem sokkal többet, egészen mást. Ez a két szó ugyanis ifjúságom, pontosabban gyermekkorom és serdülő éveim majd mindent elhomályosító alapélményét támasztja föl.

Édesapám ugyanis repülőoktató, később repülőtéri parancsnok volt Szombathelyen. (Nagyon szerettem őt, sajnos korán távozott az életünkből.) Lakásunk, amióta emlékszem, mindig a repülőtéren volt. Nem is önálló épület, hanem a repülőhangár oldalához épített épületrész. Számomra csodavilág volt. Beragyogta ifjúkoromat a tiszta, boldog családi élet, ahol a parancsnok mindig édesanyám volt, és állandóan foglalkoztatta napjaimat, képzeletemet, meghatározta tevékenységem a repülőtér csodálatos atmoszférája. Szerettem a reptér végtelen zöld gyepét, a hangárban pihenő gépmadarakat, a műhely nitróillatát. Ma is hiszem: mindezt nemcsak a tovatűnt évek megszépítő távolsága varázsolja vonzóvá. Azt hiszem, mindez saép volt – gyönyörű.

Barátaimat is a repülőtéren ismertem meg, hisz a legközelebbi ház kilométernyi távolságra volt tőlünk. Életemet kitöltötte az otthon, a család, az egyetlen gyereket nagyon szigorúan, nagy gonddal, de nagy-nagy szeretettel nevelő szülők (édesanyám gyakran elnászpángolt – ma is hálás vagyok érte), s állandóan mellettem sündörgött Koma, a kutyám, de szinte igézve vonzottak a motorok, autók (motort kilencéves koromtól már egyedül vezettem), de mindennél jobban foglalkoztattak a különböző repülőgéptípusok.

Négyéves voltam, amikor először repülhettem édesapám ölében. Ettől kezdve meg voltam babonázva, remegve vártam a pillanatot, amikor ismét felszállhattam. Nagyobb élmény nem

lehetett volna számomra, mint amikor először repülhettem. Talán csak a dübörgő tapsorkánal tudnám összehasonlítani azt a csodálatos érzést, amit számomra a repülés, a vitorlázás nyújtott. Egy vitorlázórepülőgépet kormányozni, a levegő suhogását hallgatva, az maga a tisztaság, a megsemmisülés, a felemelkedés, talán kicsit olyan, mint egy ima.

De csodálatosak voltak a repülésért mindent vállaló emberek; Mesterházy, Mangliár doktor, Bokor, Tóth, Pálhegyi. Igazi csapatmunkát végeztek, egymást segítették, sokszor gyalog húzták kilométer hosszúra a nehéz acélkötelet. Ha már a témánál vagyok, éppen ezzel kapcsolatban ide kívánczok egy ma is borzongató hatású élményem. Egy ízben csörlélsből repültem, és felszállás közben elszakadt a kötél. Ezt ilyen esetben súlya miatt is, meg azért, hogy nehogy valamibe beleakadhasson és lerántsa a repülőt, azonnal le kell oldani. Én ezt elfelejtettem, és 17 évesen majdnem lezuhantam. Szegény édesapám, aki mindezt a földről látta, idegtépő másodperceket élt át. A büntetésem természetesen nem maradt el. Hónapokig minden alkalommal reggeltől estig a gépeket kellett startra felkészíteni, de én nem repülhettem.

A repülőtérről naponta tíz kilométert kellett biciklizni, hogy a gimnáziumba be- és visszaérjek. Ha délután hegedű- vagy zongoraóra volt, vagy éppen fociedzés, akkor természetesen ez még egy tíz kilométeres fordulót jelentett. Akkoriban olyan egészséges voltam, mint a makk, és talán ettől az edzési módszertől tartom még ma is magam.

(Külön érdekessége az életemnek, hogy bár mindig vonzott a zene, a művészetek világa, mégsem ide a söptei repülőtérré vezetnek vissza azok a szálak, amelyek a színészi pálya felé indítottak, hanem Bánrévére. Pár évig laktunk ott, természetesen ott is a repülőtéren. Az iskolában kedves tanárom, Andók István élesztette bennem a vágyat a színpad után. Az ő irodalmi színpadán nyertem szavalóversenyt, játszottam János vitézt.)

A gimnáziumot, ahol jókor megtanultam mint kell sűgóra támaszkodva szerepelni, Szombathelyen végeztem. A záróvizsgán is szerencsém volt, mert az érettségi elnök lelkes focibarát volt. A tételek egy része helyett a futballról faggatott. Az alkalmat különösen az tette vonzóvá, hogy sikeres meccset játszottunk Ausztriában a Vas megyei ifiválogatottal.

Előttem állt tehát a nagy alternatíva, a pályaválasztás gondja. Édesanyám mindenáron orvost szeretett volna faragni belőlem.

De én ettől reszkettem, már a kórház kapujánál is rosszul érzem magam. Édesapám amikor meghallotta, hogy színész akarok lenni, nem ellenkezett, csak annyit mondott: nem bánja, ha erre a bizonytalan pályára lépek, csak először legyen egy szakma a kezemben. Ezért akart elküldeni barátjához, Mesterházi Jenő bácsihoz, motorszerelést tanulni...

De én mindenáron színész akartam lenni. Megpályáztam a Főiskolát, kétszer is nekilendültem. Nem vettek fel. (Most tanítok a főiskolán – amit nagy megtiszteltetésnek tartok –, tréfásan azt mondogatom a tanítványaimnak: azért vállaltam ezt a munkát, mert növendékként nem járhattam ide. És hát egyszer mégis csak kell az embernek Főiskolát végezni.) Akkor nem is volt olyan tréfás, könnyed ez a helyzet számomra. Nagyon nehezen indult a pályám. Főiskola helyett a győri Kisfaludy Színházban várt rám a segédszínész-élet. Majd az Operettszínház következett. Párszavas szerepeket kaptam évekig. Mindent nagyon nehezen, saját erőből kellett megtanulnom. Főiskolai ajánlás és védettség nélkül. Az elfogadtatásom is évekig tartott. Sokáig gyötrő kisebbségi érzéssel is küszködtem, éppen a főiskolai stúdiumok hiánya miatt. Ta-

lán 10–12 esztendeje, hogy némi színpadbiztonsággal rendelkezem, hogy gátlásaimat is levetkeztem. Szerencsém volt, mert partnereim egyben tanítóim is voltak. Honthy, Feleki Kamill, Szendrő József – ők pótolták számomra a Főiskolát. Azzal, hogy velük játszhattam együtt; ellenőrizni tudtam önmagam, eszközeimet, megtanultam, hogyan kell és lehet élni a színpadon, arányérzetre szoktattak néha pusztán a jelenlétükkel, olykor-olykor a színpadon kívüli, mindig okos, gyakorlati hasznú intelmeikkel. De ezt mondhatom Vámos Lászlóról, aki mindig bízott bennem és megtanított egész színpadban gondolkodni. Minden pillanatot megpróbáltam hasznosítani, hogy tanulni tudjak. Mindenre figyeltem, ezt teszem ma is, nyitott szemmel, mindent befogadásra kész szellemmel.



Mindig együtt utaztunk... Ezúttal is szüleimmel indulunk nyaralni ● Kedvenc időtöltésem volt a motorozás

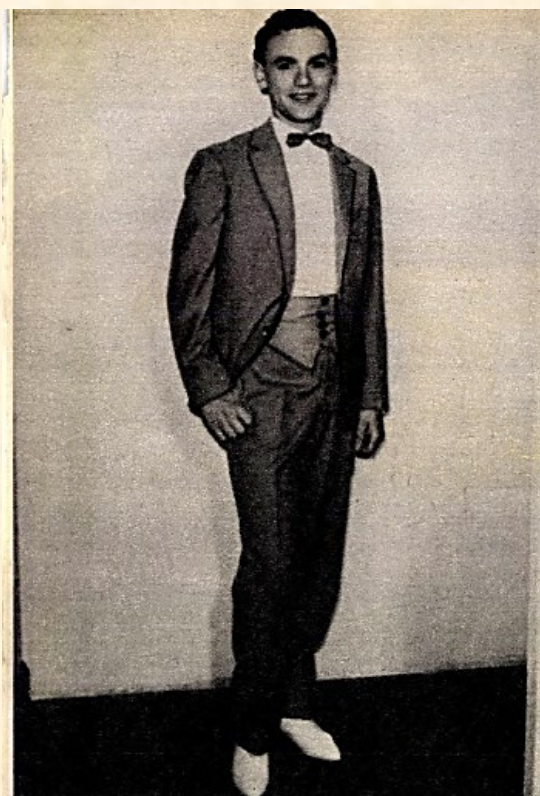


A képen egy barátommal nézünk a fényképezőgépbe, de nem mi, hanem itt is a repülőgép a főszereplő

A színész életében előfordul, hogy a személyiségét kell iskolázni ahhoz, hogy a szakma feladatainak megfelelhessen. Gondolom, más pályán is adódhat ilyesmi egy ember életében, a különbség csak annyi, hogy a színész életében minden válság vagy megpróbáltatás azonnal látványosvá válik. Ezért volt olyan fontos, hogy életem nehéz pillanatában énektanárként, T. Gyulai Erzsébet mellém állt és kemény kritikus szellemmel okított, iskolázott, nagy türelemmel, emberséggel irányított, és irányít a kulturált éneklés, a zene mélységei felé.

Elég sokat cikázok mostanában műfajok és városok között. De úgy érzem, roppant haszonnal jár, hogy váltogatni tudom a színpadokat, stúdiókat és nézőtereket. Mert a Wallgassében, Bécsben a Raimundtheaterben ugyanúgy várakozással teli arcok fogadnak, de ott nekem minden este újra be kell mutatkoznom. Egy estén végigjárom azt az utat, amelyet a pályámon eddig végigéltem. Mindez legalább annyira széles ívet jelent, mint amikor az operettből a próza világába kirándulok. Ehhez elengedhetetlen a tökéletes fizikai és pszichikai kondíció. A lélek és test formában tartása. Mindezt csak teljes erőbedobással lehet végezni, én pedig csak így szeretek élni minden műfajban. Mindent egyaránt fontosnak tartok. Mert csak így lehet szerin-

*tem létezni a művészetben: emberséggel, tisztán, kulturáltan, fegyelmezetten. Mintha az ember szellők szárnyán repülne...*³⁸



Egyik első nagy szerep (beugrásként) az Operettszínházban ... Bill a Csókolj meg Katám című musicalből



A Nagymama bankettjén a Hungária Kávéházban ● Az első főszerepem volt a Nagymama elkényeztetett unokája



„ A sportrepülők 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 patriotája volt szülővárosa repülés ügyének, s 1957-ben, amikor átvette a repülőter parancsnokságát, új,

³⁸ Németh Sándor. Film Színház Muzsika, 1981. július-december (25. évfolyam, 27-52. szám)1981-11-21 / 47. szám



fellendülő Időszaka kezdődött a helyi repülő-sportoknak. 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.”³⁹

³⁹ Repülés, 1967 (20. évfolyam, 1-12. szám)1967-12-01 / 12. szám

Básti József

(Korompa, 1926. 03.03. – 2004)

Józsi bácsi szerencsénkre azon Ózd-bánrévei repülők körébe tartozik, akik írásos emlékezéseket hagytak ránk. A cserekészrepülésükkel foglalkozó könyveimben számtalanszor leírhattam a nevét és emlékeit is. Kiválóan írt és így számomra óriási segítség volt, a néha majdnem kibogozhatatlan dolgok, rendezése.

1940. április 17-én, 14 évesen kezdte el az *ózdi cserekészrepülők* között ezt a nagyszerű sportot, a vitorlázórepülést. 1944-ben a *Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alapnál* a motoros repülést is elsajátította. A háború viszontagságait szerencsésen túlélte, bár vadászrepülőnek képezték, de már nem került sor bevetésükre.



Később az egykori *Ózdi Kohászati Üzemek* műszerésze lett, de változatlanul hű a repüléshez. Az *Ózdi Sportrepülőklub* egyik alapítója, a bánrévei repülőtér „D” vizsgás sportrepülő-oktatója. Később a klub megszűntetése miatt a *Miskolci Repülőklub* tagja. 78 éves kora ellenére, időnként még repült néhány kört motoros vagy vitorlázó géppel.



A szűkös géplehetőségek ellenére is figyelemre méltó teljesítményeket repült, de igazából a lelke, az oktatás, a fiatalokkal való szüntelen foglalkozás felé húzta.

Annak idején, egy érdi látogatás alkalmával, mint cserekészrepülő, találkozott *Horthy István*-nal is, aki mint köztudott, fiatalon lezuhant gépével a keleti fronton. A szerencsétlenség okát sokan sokféleképpen ítélték meg.

Természetesen *Básti József*nek is megvan erről a saját véleménye. Ezt 2002-ben meg is írta *Horthy Istvánnénak*, íme, a levél tartalma:

„Először is elnézését kérem, hogy levelemmel zavarom. Nem akarok régi sebeket felszaggatni, de nem hagy nyugodni ma sem az a tragédia, ami Horthy István főhadnagy úrral történt. Több változatát is ismerem az esetnek, amit leírtak, vagy elmondtak róla. A magam részéről egyiket sem tudom az eddig ismertek formájában elfogadni. Többször is elolvastam a tragédiáról szóló leírásokat – köztük a szemtanúk megfigyeléseit is. Beszéltem sok harci pilótával, olyannal, aki végig látta az esetet. Mindegyik annyit tudott mondani, hogy a gép elvesztette a sebességét, majd dugóba esve belecsapódott a földbe. De mi idézhette elő a gép sebességvesztését, vagy esetleg mást is!?”

Senki sem gondolt arra, vajon mi történhetett a fedélzeten? Azt sokan látták, hogy a Főhadnagy úr kilőtte a jelző rakétát. Ez azonban olyan dolog, hogy sebesség veszteséskor nem azzal

foglalkozunk, hogy ezzel jelezzünk – ami időt vesz igénybe – hanem mindent félretéve mielőbb sebességet gyűjtve normál helyzetet állítsunk elő. Akik végig látták az esetet a levegőből – mert aránylag közel voltak a Főhadnagy úr gépéhez, – ők nem veszítették el a sebességet, hiszen együtt repültek. Sok itt az ellentmondás a dolgokban.

Többször is elolvastam már ezt a tragikus esetet, és így kialakult bennem egy elképzelés, ami a legvalószínűbbnek tűnik az okok között. (Velem is megtörtént hasonló eset, ami az alábbiakban leírtak megértésére utal, így engedje meg, hogy előbb a velem megtörténtet írjam le, talán könnyebb lesz megérteni, hogy mire alapozom feltevéseimet.)

Miskolc légterében repültem egy ESZTERGOM – típusú vitorlázó géppel. Kb. 1300 méteren voltam, amikor a botkormány – csűrő – igen rövid idő alatt egyre keményebbé vált, majd teljesen megszorult. Én egy kissé bedöntött repülési helyzetben voltam, csak a magassági és oldalkormányok maradtak meg. A gép lassan kezdett a hátára borulni. Akkor még a két térdemmel is – mint utolsó lehetőség ugrás előtt – próbáltam a csűrő kormányt normál állásba hozni. A fennálló helyzet valójában megsokszorozta az erőmet és sikerült a botot középállásba hozni. Majd lábbal végezve az enyhe fordulókat, sikerült a gépet szerencsésen földre tenni.

Leszállás után kértem a műszaki vezetőt, hogy vizsgálja át a gépet. (Addigra már valamit javult a csűrő keménysége.) Megmozgatta a csűrőt és kijelentette, hogy ennek a típusnak kemény a botja és hagyta tovább repülni a gépet. Én nem vállaltam vele a felszállást, de egy oktató – aki előbb gúnyszavakkal illetett – majd megmutatja, hogy semmi baja a gépnek. Vonatásból indult, ám alig 300 méteren leoldott és féklapozott. Leizzadva, falfehéren szállt ki a gépből, majd kijelentette, hogy nem lehet használni a csűrőt. Újra átvizsgálva a gépet rájöttünk, hogy a csűrőkormány tolórúdját vezető görgők és a rúd közé egy vattacsomó volt beszorulva, ami időnként akadályozta a csűrő használatát. Ez a vezető görgő – első pár – kb. a kabintól 50 centiméterre van a szárny belseje felé és nem nagyon lehetett látni. A vattacsomó eltávolítása után a gép újra használható, repülésre alkalmas lett. És az itt leírtak alapján próbálok következtetni, hogy mi történhetett a Főhadnagy úr kabinjában a felszállás után.

Mielőtt motoros géppel felszállunk, a következőket kell szabályzati előírás szerint végrehajtani.

1.Motormelegítés, 1 + 2 gyújtásszéria próbálása, teljes-gáz, fordulatesés figyelembe vétele, olajnyomás és hőfok ellenőrzése, üzemanyag mennyiség.

2.A kormányok teljes kitérése akadálymentesen, műszerek helyzete és még sok egyéb más. Ezek a legfontosabbak.

Egyedül a futómű működéséről nem tudunk meggyőződni a földön. A felszállás előtt úgy a szerelő, mint a pilóta mindent ellenőrzött, kivéve a futóművet! (Ez az, ami engem nem hagy nyugodni és a németek csak ezzel manipulálhattak.)

Itt jött az én esetem, amiből elindultam és lekövetkeztettem az okot. Hogyan lehet HÉJA R-2000-es gépen megoldani, hogy a csűrőkormány – vagy magassági – működő képtelen legyen? Mivel a csűrőkormány működtető tolórúdja a futó (kerék) szekrény közelében megy el, itt egy kétkarú emelőt alkalmazva egy kb. 40-50 centiméter hosszú rúd van, középen egy alkalmas szorító csavarral az egyik szárnybordához, vagy egy alkatrészhez erősítve. Így el lehet érni, hogy ez a rúd egyik vége beér a futószekrénybe, amit a futó behúzásánál a kerék fel tud

nyomni, ha a másik vége a csűrő tolórúdján fekszik. Így 200-300 méter magasan – amikor már a futókerék bent van – el tudta végezni azt, amiért odatették. A futót, illetve a kerekeket hidraulika húzza be, így a rúd egyik végét a behúzott kerék felszorítja, a másik vége a tolórúdat feszíti meg úgy, hogy az mozdíthatatlanná válik. Ebben az esetben a legkisebb csűrő kitérése is elég volt ahhoz, hogy annál a sebességnél a gép a hátára tudott fordulni és dugóba esett.

Elképzелhetetlen, hogy a Főhadnagy úr felszállásnál – kis sebesség esetén – teljes gázrányomással ne tudott volna megfelelő sebességet elérni és újra emelkedni. Nem hiszem, hogy azért lőtt volna ki jelzőrakétát, mert a gép elvesztette a sebességét.

A rakéta kilövésével fel akarta hívni a figyelmet arra, hogy igen nagy veszélyben van. Sajnos, az egész olyan kis magasságban történt – és igen rövid idő alatt –, hogy a kiugrás is tragédiával végződött volna.

Ha én ilyen formában le tudtam következtetni a tragédia okát, gondolom a németek is a végrehajtásnak ezt a módját választották. Ez volt az a lehetőség, amit a földön senki nem vehetett észre. Nem igen szokták a futószekrényt ellenőrizni – főleg azért, mert valami gyanús lehet – talán időnként a futókerekek nyomását mérik.

A gép a tragédia után háton – a futókat jól láthatóan a helyükön – behúzott helyzetben voltak. Így a keréktől semmi olyan nem volt látható, amiből valamit is meg lehetett volna állapítani. Nagyon gyorsan, bizottsági vizsgálat nélkül szedték össze a roncsokat és szállították el. Valószínű, ebben is a németek szorgoskodtak.”⁴⁰



A miskolci repülőtéren

A háború után folytatta a repülést. Élete végéig példaértékű volt számára a cserkészélet és az ott tanultak. Ezt alkalmazta oktatói munkája során is,
a



bánrévei, később a miskolci repülőtéren.

2000. április 7-én ünnepelte repülő pályafutásának 60. évfordulóját.

**Básti József és Kerékgyártó Mihály
újságíró a miskolci repülőtéren⁴¹**

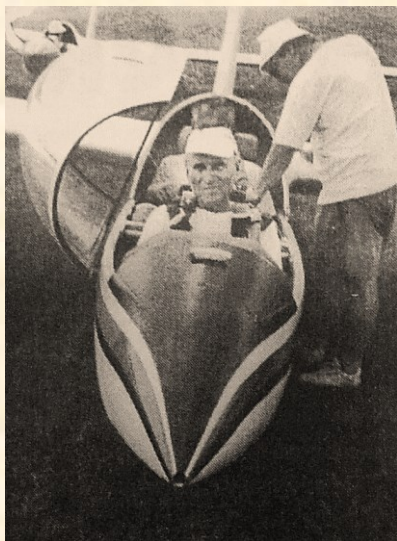
⁴⁰ Básti József levele vitéz Nagybányai Horthy Istvánnéhoz

⁴¹ Kerékgyártó Mihály cikkei, írásai



**Básti József és Kerékgyártó Mihály a HA – TRA
újjáépített Tréner előtt⁴²**

„Básti József az egykori Ózdi Kohászati Üzemek aranykezű műszerésze, öregcserkész, amatőr költő, sportrepülő-oktató a minap életének egy jeles dátumához érkezett. Hatvan évvel ezelőtt kezdett el ugyanis repülni, s azóta is megszakítás nélkül rendszeresen hódol ennek a sportnak, szenvedélynek. A miskolci repülőtéren kis házi ünnepség keretében köszöntötték az ünnepeltet.



Dr. Szabó Ferenc a repülőklub titkára méltatta Básti József példamutató tevékenységét a repülés terén elért sikereit. Majd egy szép nagy vázával tette emlékezetessé e jubileumot, melyen ez áll: A repülésben eltöltött 60 év emlékére Józsi Bátyánknak a Borsod Megyei Repülőklub repülőitől.

Természetesen ez a nap sem telt el repülés nélkül. Józsi bácsi több felszállást hajtott végre, köztük egyszer e sorok íróját is magával vitte, mert szerinte a repülés gyönyörűségét úgy nem lehet leírni, ezt érezni kell. Így igaz.”⁴³

„Básti József az egykori Ózdi Kohászati Üzemek aranykezű műszerésze, újítója a mai napig hódol fiatalkori szenvedélyének a sportrepülésnek.

Basti József az érdi repülőtéren ült először motoros gépbe. 1943-ban itt teljesítette az A- és B-vizsgát Tücsök típusú vitorlázógéppel, ami abban az időben rangos teljesítménynek számított. A háború szele a fiatalon repülőket sem hagyta érintetlenül. 1944 tavaszán Algöyre vonult be a motorosrepülő kiképzőtáborba. Ősszel Szentkirály-szabadjára sodorták az események. Innen a következő állomás a berlini Gatow repülőtér volt. Itt Focke-Wulf 190⁴⁴ repülőgép piló-

⁴² Kerékgyártó Mihály cikkei, írásai

⁴³ Kerékgyártó Mihály: Öreg vasas nem vén vasas. Nyugdíjban is aktívan.

⁴⁴ Minden bizonnyal Focke - Wulf FW 190 helyesen (RZ).

tájának képezték ki. Számára a háború itt véget is ért, de még öt hónapot orosz hadifogságban töltött 1945-ben.

Ezt követően Bánrévén oktatta a repülni vágyó fiatalokat egészen 1965-ig, a repülőtér bezárásáig.

Básti József, Józsi bácsi 76 éves kora ellenére a Miskolci Repülőklub tagjaként máig rendszeresen hódol szenvedélyének a bátrak sportjának. 70. születésnapján a klubtól ajándékba kapta az ingyenrepülést a klub valamennyi gépén.

Józsi bácsi 2000-ben ünnepelte repülési pályafutásának 60. évfordulóját. Ebből az alkalomból, Göncz Árpád köztársasági elnök aranyérmes adományozott részére.

Pályafutása alatt 43 vitorlázótípust repült, 3400 repült órája van vitorlázógéppel, és több mint 21ezerszer sikerült baj nélkül leszállnia. Motoros géppel is közel jár 3000. felszálláshoz és az 1200 órához.

Hasznos ismereteit ma is szívesen adja át a fiataloknak azok örömére.

A repülés mellett sokat tevékenykedik az Ózdi Öregcserkész csapatban is. Néhány év óta versírással is foglalkozik. Hamarosan megjelenik verseskötete.”⁴⁵

Básti József aztán egy könyv írásába bele kezdett, hogy megírja az *Ózdi Sportrepülés* történetét, hogy ez ne merüljön el a múlt mély kútjában. Sajnos a könyv kézírata félbe maradt, mert Józsi bácsi váratlanul elhunyt.⁴⁶

2004. május 12-én sokan, köztük repülős tisztek kísérték utolsó útjára az ózdi Gyári temetőben.⁴⁷

„Egy elmaradt találkozás...

Régóta terveztem a találkozást, hogy átadjam azt a fotót, ami rólad szól...Egy emlékezetes találkozásról – ember és gép között –...

Szerettem volna legalább olyan meglepetést, mint akkor ott a „Bücker szárnyánál” állva. A szombati repülés egy igazán szép alkalomnak tűnt erre. De csalódnom kellett, mert jött a hír, rosszul érzed magad, sajnós nem repülhetünk együtt. Majd pótoljuk gondoltam naivan, de most tudom csak, ezt már nem lehet....

Annak idején a reptérre kerülésekor már „neved volt” itt. Mindenki ismert, és tisztelt. Korodat meghazudtoló, fűrgeséggel és hévvel vettél részt a klubélet szinte minden területén. Bár a korkülönbség okán természetesen kijárt volna a magázódás Te mégis a tegezést ajánlottad: Tudod tegezve is lehet valakit tisztelni és magázva is utálni– mondtad hamiskás mosolyoddal. Ez bizony nagy igazság, és ezt az ember csak olyan élettapasztalattal állíthatja amilyen neked is volt. A tapasztalatokat mindig igyekeztél megosztani a fiatalabbakkal, segíteni őket az olykor „nehézséges pályán”. A tudás hatalom hallhatjuk, de ezzel a „hatalommal” soha-

⁴⁵ Kerégyártó Mihály: Nyugdíjas műszerész sportrepülő.

⁴⁶ A könyv azóta megjelent a családja gondozásában, 2006-ban.

⁴⁷ Kerégyártó Mihály

sem éltél vissza. El tudtad fogadni a „mások igazát” a magadéval szemben. Ha néha kritikus voltál egy-egy dologban azt úgy tetted, hogy még az „ellenfeleket” se bánts meg soha. Hiába értettél az emberek nyelvén.

És a humorod.... Az utánozhatatlan „básti sztorik” amikkel tucatnyi embert képes voltál „lóvá tenni”. Rezzenéstelen arccal tudtál néha óriási „blődli” dolgokat előadni és mi szerencsétlenek hittük az utó percig...

Nyughatatlan típus voltál egész életedben, hiszen ritkán lehetett látni, pihenni, mindig csináltál „alkottál” valamit. Kezed nyomát őrzi a reptéren megannyi tárgy, amit Te önzetlenül a közösség javára készítettél. Mert a közösség mindig fontos volt számodra. Az emberek, és a repülés ez a két dolog, ami ide vonzott és itt tartott. A repülés szeretetére sok példát sorolhatnék. Bábáskodtál a maklári reptér megnyitásán, az egri repülőtér létrejötténél, a szoboszlói klub beindulásában.

Nagy lelkesedéssel ecsetelted a bánrévei reptér újraindításának ötletét. Hiába az mégis csak a „te gyermeked volt”. A mára már rendszeressé váló veterántalálkozók mozgó rugója is Te voltál. Hiába ez a véredben volt, és így érezted jól magad. Felderengenek a régi táborzárók emlékei, amikor Te készítetted az „ünnepi menüt”. Ha netán rákérdeztek, hogy sikerült, csak annyit mondtál huncutan mosolyogva : egyszer meg lehet enni....A főző tudományod még a „nagy kritikusok” is elismerték, és aki kóstolta főztödet az tudja, csak mit veszít ezután..

A hetvenéves születésnapod alkalmából térítésmentes repüléshez jutottál, de ezzel a jogoddal soha nem éltél vissza. Szerénységed példamutató volt a többi klubtag előtt. Minden fontos rendezvényen számíthattunk segítségére, tudásodra. Örültél a közös sikereknek és bántottak az esetleges kudarcok. Ha ez utóbbiból néha kijutott neked is ügyesen titkoltad, hiszen ritkán láttunk szomorúnak. Persze akadtak kivételek, mint „legutóbb” amikor a repülésben elhunyt társainknak felállított emlékmű avatásán vettél részt. Az elmúlás ténye a megmásíthatatlan valóság fájdalma a Te arcodon is látszott. Az ilyen és ehhez hasonló hullámvölgyeken úgy lettél úrrá, hogy a költészetet hívtad segítségül. Saját verseidben tetted közzé érzéseidet, gondolataidat. Írtál sikerekről és veszteségekről egyaránt. Márciusi találkozásunkkor már tervezted az idej első repüléseket...

Sajnos a tervek csupán tervek maradtak, és a könyörtelen tény, hogy nem vagy többé. Meghalt egy ember egy „igazi” pilóta, aki egész életét a repülésnek, a repülésre áldozta. Az eredeti „flieger szellem” talán utolsó képviselője. Elment és hatalmas úrt hagyott maga után...

Hiányzik majd tudása élettapasztalata, emberi tartása, egyéni humora. Hiányoznak majd anekdotái, versei, amikkel néha minket karikírozott. Őrzik emlékét az általa készített tárgyak, egyéni ötletek, növények, és egy hálás tagság. Még egy utolsó felszállás és csatlakozol az égi kötelékhez, amiben számos nagy előd szeli az eget, de biztos vagyok benne ott is megállod helyed...

Józsai bácsi jó utat, nyugodjál békében!

Szabó Zoltán⁴⁸

⁴⁸ Borsod Megyei Repülőklub

„Tisztelt sporttársak, hozzátartozók, barátaim!

Meghalt egy családapa, meghalt egy költő, meghalt egy pilóta, meghalt egy újító, meghalt egy jó ember. S mindez egyetlen személyben, akit úgy hívtak, Básti József. Sokan nem is gondolják, mekkora veszteség ért minket, hogy elment a miskolci repülés utolsó aktív nagy öregje, akit nap, mint nap láthattunk a starton. Talán mai rohanó világunk nagy hibája, hogy elfelejtett odafigyelni az öregek bölcsességére, pedig hihetetlen egy olyan emberrel ülni a starton, aki Focke-Wulf-al⁴⁹ repült, orosz hadifogságban volt, és tudja milyen volt a repülés a második világháború után, vagy a Horthy rendszerben. Mindezek, s a levegőben eltöltött több ezer óra sok embert tenne túlzottan elbizakodóvá, de őt nem. Ő mindig csendes, mindig szerény maradt, és haláláig tisztelte a repülést, és ez, követendő példa mindannyiunknak, hisz biztosította számára, hogy több mint hatvan évig ténykedjen a magyar sportrepülésben, és végül természetes halált haljon.

**Básti József az öregserkész,
a vitorlázórepülő⁵⁰**



De nem ment el végleg közülünk, hiszen szerénysége, és csendessége mögött nagy tenni akarás lakozott, mely szintén követendő példaként, tettekben nyilvánult meg.

Emlékezni fogunk hát rád Józsi bácsi, minden alkalommal ahányszor csak egy gépet a hangár kocsira emelünk, vagy hála haláلودig tartó újító elmédnek, éppen nem emeljük, csak rátoljuk. Emlékezni fogunk ahányszor csak az antennát levesszük, vagy visszatesszük az általad gyártott tartóra, és vég nélkül sorolhatnánk aktív tenni akarásod bizonyítékait. S mindez semmi, ahhoz képest, amiért mindannyian köszönettel tartozunk, azért hogy annyi nehézségen át megőrizted a repülés szépségét, szeretetét, tudását, és átadtad nekünk, az elkövetkező generációnak, hogy erényeidből és hibáidból tanulva, mi is továbbadhassuk. S ezzel hallhatatlan lettél, hiszen tudásod ott él tovább a több tíz, száz növendékben, pilótában, aki ma is ezt a tudást használva vezeti gépét, oktatókban, akik a Te tudásodat adják tovább.

Búcsúznak hát tőled a miskolci sportrepülés nagy öregjétől, az utolsó doyentől, az utolsó mohikántól, búcsúznak, de nem felejtünk, mert, ahogy a bölcsesség is tartja, a halál nem számít. Az számít, mit tettél előtte. S abban mindenki biztos lehet, Te megtetted, amit kellett.

2004.05.12. Havasi Zoltán⁵¹

⁴⁹ A Horthy Miklós Nemzeti Repülőalap motoros kiképzése után Németországban Fw-190 vadászra képezték, de már bevetésre szerencsére nem került.

⁵⁰ Ózd – Bánréve. Az ózdi sportrepülés története 1932 – 1965. <http://www.tar.hu>

⁵¹ Borsod Megyei Repülőklub

Borsodi István

(Ózd, 1924. 07. 08. - ?)

42

A repülést az *ózd* cserkészek körében kezdte el valamikor az 1940-es évek elején. 1942 augusztusában készült eredménylista alapján ekkor „B” vizsgás már. A háború után pár-szor a *sajókápolnai repülőtéren* találkozunk vele, mert *Huszthy Mihállyal* együtt ott keresi a repülés lehetőségét.

A *bánrévei repülőtér* 1948-as nyitása után még mások a parancsnokok, ő az 1950-es évek elején került az *OMRE* vitorlázó oktató, majd 1951-ben a motoros kiképző iskolájába.⁵² 1951-től már ő a *bánrévei repülőtér* parancsnoka és ezt a feladatot, kis megszakítással, egészen a repülőtér, illetve a repülőklub 1966-os bezárásig ellátta.

Életéről a repüléssel foglalkozó fejezetekben írtunk, ahogy a történéseket az időben követtük.

A legnehezebb időszakokban az '50-es évek elején is vállalta a *repülőterparancsnoki*, sőt a *klubtitkári* feladatokat is, ami sokszor nem volt túlzottan kellemes beosztás. A repülés iránti szeretete és elhivatottsága ezeken az időközön is átsegítette. Sőt volt olyan időszak, amikor a *bánrévei repülőtér műszaki vezetését* is rá testálták.

Repült és oktatózott vitorlázógépeken. Motoros vontató, ejtőernyős ugrató is, mindezt a parancsnoki beosztás mellett végzi.

Szakértelméhez egyértelműen hozzátartozik, hogy a klub mindhárom motorosgép újjáépítésében kimagasló szerepe volt.

Fiatalként, tele energiával, több oktatóiskolát, motorosrepülő iskolát elvégez. Ekkor még jut energiája vitorlázórepülő versenyeken is részt venni. Ebből csak egyet mutatunk itt be, az 1954. évi, Dunakesziben megrendezett, junior versenyt.

A feladatok a következők voltak:⁵³

1. Dunakeszi – Tiszapüspöki céltáv.(100 km)

Junior Vitorlázórepülő Verseny.

Dunakeszi, 1954.

A mezőny egységesen "Pilis" típusal repült.

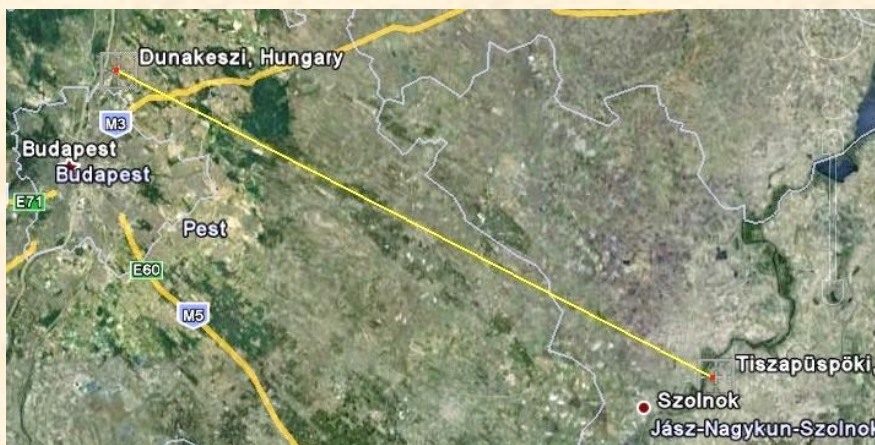
Feladatok: 1. Dunakeszi - Tiszapüspöki céltáv.
2. Dunakeszi - Gyöngyös - Dunakeszi hurok.
3. Helyi magassági repülés.
4. Dunakeszi - Verseg - Mende - Dunakeszi háromszög.
5. Dunakeszi - Hajdúszoboszló céltáv.

Végeredmény:

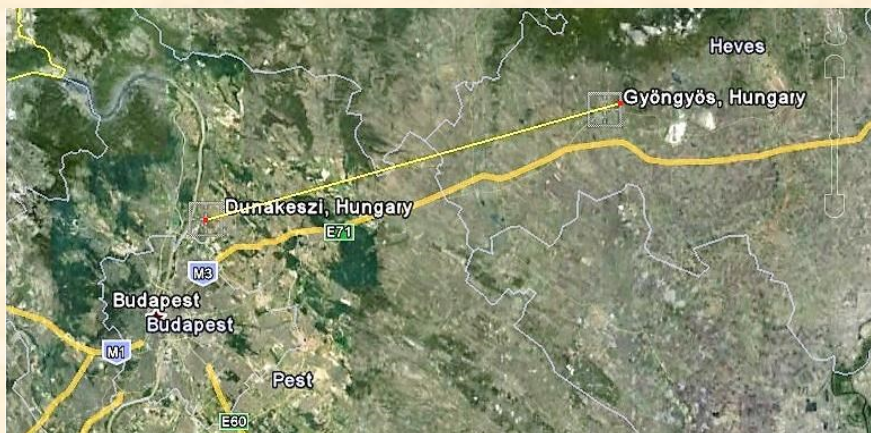
1. Rondzik József	285 pont
2. Krajpos Zoltán	280
3. Tozonyi Kálmán	278
4. Nedoba Miklós	270
5. Gratzler Károly	190
6. Csizmadia Sándor	179
7. Szalma János	170
8. Kosztolnyik Mihály	166
9. Kapeller József	162
10. Ládonyi Mária	157
11. Horváth Mária	145
12. Kulász Tibor	144
13. Csizmadia István	139
14. Hideghéty József	137
15. Berta Klára	129
16. Sarok József	110
17. Steiner István	85
18. Borsodi István	81
19. Mecher János	58
20. Spiller Ferenc	26

⁵² Ezt az időpontot az ezüstkoszorú egyik feltételének helye és időpontja megerősíti. (RZ)

⁵³ Matuz István: Vitorlázórepülő versenyek 1948-2005. Térképeket a Google Earth alapján mi rajzoltuk.



2. Dunakeszi – Gyöngyös – Dunakeszi hurok. (130 km)



3. Helyi magassági repülés.
4. Dunakeszi – Verseg – Mende – Dunakeszi háromszög. (100 km)



5. Dunakeszi – Hajdúszoboszló céltáv.(170 km)



Kedvenc vitorlázógépe maradt a *Pilis* a későbbiekben is. Ha nem vontatott, vagy ejtőernyőst ugratott a *Po-2*-esből, szervezett, vagy adminisztrált, akkor a „*D*” *Pilissel* repült pihenésképpen az üzemnapok vége felé.



Repült viszont 1959-ben a *B-Ifjúsággal* egy 5 órán túli időt.

A gyereksereg óriási örömére, számtalanszor eljátszotta velünk a következőket. A *Po – 2*-es motorjának melegítése alatt a gyerekeket a gép mögött – biztonságos távolságban – felsorakoztatta.

Ezután kezdődött a motor melegítése és a különféle fordulaton való járatása. A

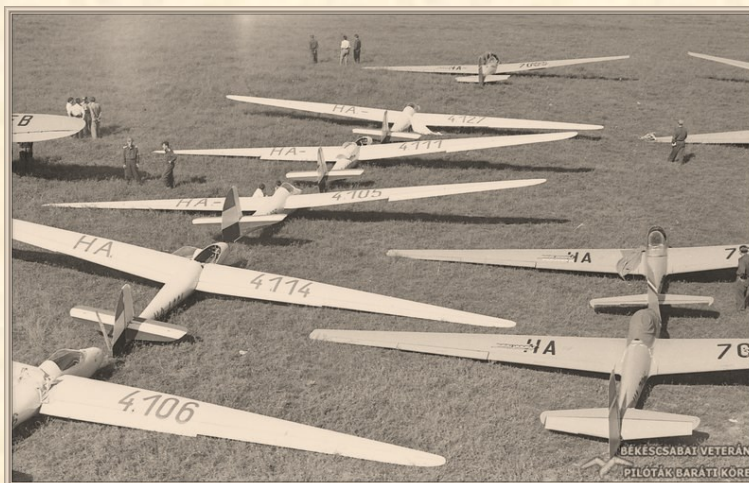
légcsavarszél előbb gyenge majd egyre erősebb lett. A gyerekek a tömegüknél fogva sorban kezdtek „*elperegni*” a nézők nagy gyönyörűségére. Legvégül már csak a legnagyobbak maradtak, ők is csak úgy, hogy teljesen rádőltek az áramlásra. Persze ezek sem úszták meg, mert egy gyors gázlevétel miatt mind hason végeztek. Egyébként szigorú, rendet tartó ember volt.⁵⁴



Valamikor az 50-es évek végén történt meg vele a következő eset. Már erősen késő délután volt, amikor *D-Pilissel* a repülőtér közvetlen környezetében repült. Egyszer csak láttuk, hogy jön ám lefelé, de nagyon „*sietve*”. Leszállt, majd az irodába szaladt és telefonált. Utána mondta, hogy nagy tüzet látott a levegőből a *Szarvas-pusztai juhászatban*. Nagy a tűz és a füst és ezt megletelefonálta az ózdi tűzoltóknak. Nagyjából jó negyedóra múlva azok meg is érkeztek a helyszínre, ahol a juhász nagy ártatlan képpel fogadta őket és közölte, hogy csak a juhászat közelében összegyűjtött száraz növényeket égeti, abból viszont akkora tüzet rakott, hogy

⁵⁴ RZ

a lángok az akol tetejéig értek... Az ijedtségen kívül aztán baj nem történt az ügyből kifolyólag.⁵⁵



Békéscsaba, oktatói iskola 1950⁵⁶

⁵⁵ RZ

⁵⁶ Békéscsabai Veterán Pilóták Baráti Köre

Huszthy Mihály⁵⁷

(1915-1974)

46

A magyar vitorlázórepülés egyik legrégebbi, elkötelezett tagja volt Misi bácsi. 1936-ban Sopronban, egyetemista korában, 21 évesen csatlakozott az ottani vitorlázórepülőkhöz és 1941-ig ott repült.



„ A Győr-Sopron-Ebenfurt-i Vasút, nagyrészt munkás és iparos fiatalokból álló, 366. számú Végvári öregcserkész csapata tagjainak különleges tevékenységi kört keresett, mert az ifjú cserkészeknek való munka nem tudta teljesen lekötni a csapat tagjait. Így egyik részük a Fertőn vízitelepet létesített, egy másik csoportjuk pedig motornélküli repüléssel kívánt foglalkozni. Fejlesztési céllal a GYSEV megvásárolta az üresen álló régi szeszgyár épületét. A benne lévő helyiségeket, melyek alkalmasak voltak műhelynek a gépépítésre, a „Végváriak” Szabados József által vezetett repülőcsoportja használatra megkapta.

A lelkes öregcserkészek 1932-ben merész vállalkozásba kezdtek: nekifogtak egy Zögling típusú motornélküli iskolarepülőgép építésének. E munkával egyidőben a Soproni Automobil Egyesület is megszervezte sportrepülő szakosztályát a SAERO-t, és megrendelt egy Zögling típusú gépet a Lingel bútorgyártótól. A Soproni Hírlap 1932. szeptember 25-i száma már hírt ad a gép megérkezéséről és arról, hogy az a „Kaszinó épületében megtekinthető”. 1932. júliusában Hefty Frigyes, a Soproni Automobil Egyesület sportrepülő szakosztályának főoktatója, az „Elite Mozgóban” vetítéssel egybekötött képes előadást tartott a vitorlázó repülésről.

A SAE repülő szakosztályának gépét a Kaszinói kiállítást követően 1932. október 9-én a Hubertusz alatti területen ünnepélyesen felavatták. A repülőgép a „Sopron” nevet kapta. A soproni cserkészrepülők első repülőnapjára március 30-án került sor, a régi Hubertusz vendéglő alatti lovassági gyakorlótéren.

A csapat tevékenységének következő neves eseménye az 1933. évi gödöllői cserkész világ jamboree-n való részvétel volt. Az odaszállított repülőgéppel - a "Végvárral" együtt -17 gép állt a repülő altábor rendelkezésére.

1934. május 20-án ismét repülőnapot rendeztek Sopronban. Bánhidi Antal és Rotter Lajos meghívásával és szereplésével a magyar sportrepülés reprezentánsai és az akkori leghíresebb magyar tervezésű és építésű repülőgépek bemutatója tette emlékezetessé e repülőnapot. A soproni repülők mindaddig a harkai fennsíkon működtek csak repülőnapjaikat tartották a Hubertusz alatt. Itt épült fel azután a T-alakú, fából készült hangár is 1934 őszén. A negyvenes évek elején kiszélesítették a repülők körét: a cserkészrepülők mellett a Széchenyi reálgimnáziumból, az Evangélikus Liceumból, a Kereskedelmi iskolából és az Evangélikus Tanítóképzőből diákcsoportok szerveződtek és rendszeresen részt vettek a repülőképzésen. A

⁵⁷ A nevét többféle módon találtuk meg, Huszthy, Huszthi, Huszti. (RZ).

következő év tavasza jelentős eseményt hozott a soproni vitorlázó repülés történetében: megszületett az első soproni C-vizsga. Tücsök típusú motornélküli repülőgéppel 1941 március 30-án Reményi K. András oktató-gyakornok, műegyetemi hallgató teljesítette a minimum 5 perces repülés feltételét. Ugyanezen a napon Hauer Samu és Máthé Zoltán B-vizsgát repült.

1942-ben a soproni motornélküli repülősport életében jelentős technikai fejlesztést sikerült végrehajtani: sikerült beszerezni egy 90 lóerős, Nask gépkocsit, melyet a repülőcsoport ezermesterei csörlésre is alkalmassá alakítottak át. A Nemzeti Repülő Alap ebben az évben még egy Vöcsök típusú gépet is adott a soproni repülőeknek, így a kiképzés még gyorsabb lett.

Az év áprilisában 40 taggal megalakult a Műegyetemi Sportrepülő Egyesület soproni szakosztálya, az MSRE Sopron. Elnöke Tőzsér Aladár lett.

1943 márciusában a sajtó arról tudósított, hogy megalakult a soproni leventék siklórepülő szakosztálya. Egy statisztikai jelentés szerint 1932 és 1944 között körülbelül 400 fiatal részesült a vitorlázó repülés alapképzésének valamelyik formájában.

A háborút követően Sopron repülősportjának újbóli életrekeltése 1950-re tehető. A kis részben a korábbi repülőcsoport tagjaiból és új jelentkezőkből alakult egyesület egyik szervezője Brattlné Csonka Blanka volt. A döntő többségében munkásfiatalokból álló csoport első összejöveteleit az Új utcai volt cserkészhelyiségben tartotta. Miután Brattlné lemondott a klub vezetéséről, Boros Miklós vette át az irányítást. Ennek a csoportnak is sikerült egy Vöcsök gépet szereznie, melynek tárolása a Járási Tanács épületében történt, ahol később összejöveteleiket is tartották. Innen a volt törvényszéki épületbe kerültek.

E csoportból számos fiatal tett „A” és „B” vizsgát. Pár évig még itt dolgoztak, majd tevékenységük abbamaradt: városunkban repülést már nem végeztek.”⁵⁸.



1941-ben csatlakozott a sajkópólnai sportrepülőkhöz. Erről már néhány fénykép fennmaradt.

**Állnak: Huszti Mihály, Lipovszky Gyula, Bacsa István.
Ülnek: Ducsa Endre, Kóhalmi Károly, Studzeni József, Kökény Béla, Grubert János, Daubner István, Soltész Bertala, Müller Imre.⁵⁹**

Misi bácsi *bányamérnök* volt és részben az ózdi cserkészrepülőknél, részben pedig a Miskolc – sajkópólnai vitorlázórepülőknél repült. Munkája ekkor az RMST (vagy RIMA) Ózd környéki bányáihoz kötötte. Ez volt az ózdi cserkészrepülők szerencséje, mert 1944-ben ő rejtette el *Vajácsbányán* a szétszerelt gépeket és így neki köszönhették az ózdi cserkészek, hogy repülőgépeik a háborút átvészelték.

⁵⁸ Szerző: Németh Péter, <http://www.sopronsport.hu>

⁵⁹ A miskolci sportrepülés története



**Miskolc – sajkókápolnai vitorlázórepülők hármashatárhegyi táborozása.
Balról-jobbra: Bacsa István, Lipovszky Gyula, Studzeni József,
Székely József, Huszti Mihály,
Kökény Béla, Bogdanovics Kálmán, Garami István, Müller Imre⁶⁰**



**Miskolc – sajkókápolnai vitorlázórepülők a hármashatárhegyi repülőtéren
Balról-jobbra: Bogdanovics Kálmán, Soltész Bertalan, Kökény Béla, Huszti Mihály⁶¹**

A háború utáni zűrzavaros időkben az ózdi kohászat és a bányák termelésének helyreállítása volt a feladat és ebből neki is alaposan kijutott. Az, hogy ez mekkora feladat volt a kifosztott ,

⁶⁰ A miskolci sportrepülés története

⁶¹ A miskolci sportrepülés története

élelmiszerhiányos időszakban, arról a következő idézetek tanúskodnak. Akkor bizony a repülésre sem idő, sem lehetőség nem volt...

„A gyárigazgatóság fenti számú és keltű levelével átküldte hozzánk a katonai parancsnoksághoz intézett átiratát. Ebben az átiratban a gyár kérte a katonai parancsnokságtól, hogy visszavonásig rendelje el vasárnapokra is a széntermelőmunkát. Az elmúlt két vasárnap a somsályi és farkaslyuki üzemekben volt is széntermelés. Rendes üzemmenetnél, mikor vasárnap nincs széntermelőmunka, a bányák a vasárnapi termelőszünetet arra használják fel, hogy elvégezzék azokat a fenntartási munkákat, amelyeket termelőmunka közben nem ehet végezni. Ezért nem lehet minden vasárnap széntermelőmunkát végezni, mert különben olyan szakadások keletkezhetnek a szállító vágatokban, hogy azok több napra, esetleg egész héten is, teljesen megbénítják a széntermelést.

A bányák fenntartási munkája már a múlt évben sem volt a fokozott széntermelés miatt olyan, amilyennek kellett volna lenni. Az elmúlt két vasárnap alig végeztek fenntartási munkát. Most már az a helyzet, hogy ha a szakadással fenyegető helyeket a legközelebbi vasárnap ki nem javítják, olyan szakadások keletkezhetnek, amelyek esetleg egész hétre is lehetetlenné teszik a széntermelést. Hogy ilyenek meg ne történhessenek, kérjük, szíveskedjék a katonai parancsnokságtól a legközelebbi vasárnapra a széntermelés kényszere alól a felmentést kieszközölni.

Meg kell még említenünk, hogy a bányák fenntartási munkálatainak elhanyagolása az üzemek teljes tönkretételéhez is vezethet. Felelősségünk tudatában ezt kénytelenek vagyunk éppen a széntermelés és a bányák üzemének fenntartása érdekében a termelés fokozását kívánó tényezők előtt hangsúlyozni. A vasárnapi termelőmunkára vonatkozólag azt a régi tapasztalatunkat is meg kell említenünk, hogy a vasárnapi termelés nagyon kicsiny szokott lenni, és ha vasárnap széntermelésen dolgoznak, az mindig a hétköznapi termelés rovására megy.

A jelen esetben nagyon sok munkásunk vasárnap élelem után akarna nézni, ha vasárnap nem mehet el, akkor sok ember hétköznapra kér élelembeszerzésére szabadságot. A legközelebbi vasárnapra vonatkozó munkaszünetre kérjük t. Cím mielőbbi válaszát!

Tisztelettel:

*A RIMAMURÁNY—SALGÓTARJÁNI VASMŰ
RÉSZVÉNYTÁRSASÁG BÁNYAIGAZGATÓSÁGA
Huszthy Mihály s.k.”⁶²*

„Folyó évi február 17-én kelt 86/1945.számú felhívását március 1-én kaptuk meg. Tekintettel arra, hogy értesülésünk szerint Ózdról néhány nap múlva vonattal szándékoztak Miskolcra bemenni, jelentésünket nem tettük postára, hanem megvártuk ennek a vonatnak az indulását. Ez a vonat a tervzet szerint holnap, 9-én reggel 6 órakor indul Ózdról Miskolcra.

A felhívásra, a háborús eseményekkel kapcsolatban, a következőket jelentjük:

⁶² ÓZD,1945. FEBRUÁR 8. Az ózdi bányagazgatóság átírata az Ózdi Vas-és Acélgyárhoz: a vasárnapi széntermelési szünet visszaállítását eszközölje ki, hogy a bánya fenntartási munkákat el tudják végezni. / Gáspár Ferenc–Jenei Károly–Szilágyi Gábor: A munkásság az üzemekért, a termelésért,1944-1945 (Budapest,1970)

Az ózdvidéki bányáknál a széntermelés mindaddig tartott, míg a harcok közvetlen közelbe nem érkeztek. Az utolsó széntermelés nap 1944.december16-a (szombat) volt. Az előző nap délutánján 4 órakor már Csépteleken voltak az orosz csapatok, a másik két üzem: Farkaslyuk és Somsály azonban még termelt. Ózdon 16-án este kezdődtek meg a harcok, ide az oroszok december hó 20-án jöttek be.

A harcok alatt szünetelt az ózdi villamos központban az áramtermelés. Emiatt a bányák víztelenítése is megakadt, és így az alsóbb szintek víz alá kerültek. Midőn az áramszolgáltatás megindult, megkezdtük a víz alá került bányarészek legfontosabb termelőhelyeinek víztelenítési munkáját, ez természetesen csak fokozatosan haladt, még most sem vagyunk vele készen.

Ennek a munkának akadálya az, hogy a szivattyúk motorjait az üzembénítések miatt nem tudjuk mindet üzembe helyezni. A legfontosabb víz alatt levő helyek :a csépteleki bánya alsószintjei, a farkaslyuki bánya északi részének alsó szintjei, a somsályi akna és a somsályfői bánya egy-egy ereszkéje, végül a nádasdi bánya alsószintjei. Ezek közül egyelőre csak a farkaslyuki és somsályfői ereszkéket igyekszünk teljesen vízteleníteni és széntermelésre újból telepíteni. A többi víz alá került helyeken a víztelenítés után igen nagy nyomás és csak kevés széntermelés várható, ezért ezek egyelőre víz alatt maradnak.

A széntermelés a december17–25-ig terjedő napokon szünetelt. Ez alatt az idő alatt a bányákban még fenntartási munka sem volt, csak őrsegnél voltak emberek. Az üzem megindulása után a fenntartási munkák hiányát nagyon megéreztük, é azt még soká sínyleni fogják bányáink, hiszen már az elmúlt években is csak a legszükségesebb fenntartási munkákat tudták végezni, mert még vasárnap is fokozott széntermelést kívántak tőlük. Ezért a legközelebbi idők nagyon nehéz feladata lesz a bányákat annyira rendbe hozni, hogy zavartalan és fokozható legyen bennük a termelés, továbbá, hogy a termelési költségek a rendes szintre leszálljanak. Ezt a körülményt nagy fontossága miatt erősen ki kell emelnünk. A megszállás után vasárnapi termelőmunkára szintén kaptunk rendeletet az orosz katonai hatóságtól, de a fenntartási munkák elmaradása és nagy szükségessége miatt eddig csak két vasárnap termeltünk szenet, és még akkor is végeztünk fenntartási munkákat. Hogy ezeket rendszeren elvégezhessük és a további romlást megakadályozhassuk, arra törekszünk, hogy a vasárnapokat csak fenntartó és javító munkákra fordítsuk.

Nagyon valószínűnek látszik azonban, hogy az orosz katonai hatóság vasárnapokon is fog széntermelőmunkát követelni.

A bányák az ózdi vasgyárral együtt közös katonai parancsnokság alatt állanak. A bányaiüzemek jelenleg csak az ózdi és nádasdi gyár részére, továbbá a lakosságnak termelnek szenet. A gyárak fokozódó szénkivánalmait azonban alig tudjuk kielégíteni. A harcok után a legelső széntermelő munka 1944. december 26-án volt. Néhány nappal előtte a termelés megkezdéséhez szükséges előkészítő munkákat végeztünk. December hó 26-án 237 q volt a termelés, ez fokozatosan nőtt, a legnagyobb termelést eddig f. hó 7-én értük el 10773 q-val. A további emelkedés csak lassú lehet, mert ezt akadályozzák az alkalmazottak élelmezésének nehézségei, a sok műszakmulasztás, üzemanyagok hiánya és a bányabeli szállítási nehézségek. Bányabeli villamos szállítómozdonyainkat kb.3 /4 részben megbénították a motorok forgórészeinek kiszerelesével és elvitelével. A forgórészeket a farkaslyuki és somsályi bányaiüzem házilag igyekszik pótolni, és ilyen módon már 2–2 szállítómozdonyt tudtunk ismét üzembe helyezni.

A forgórészek pótlásának nagy akadálya az, hogy a tekerceseléshez hiányzik a vezetékananyag. Nehéz helyzetben vagyunk amiatt, hogy az elhasznált és elhasználandó üzemanyagokat nem tudjuk pótolni. Ebben a tekintetben különösen fontos a karbid, a robbantóanyag, a bányafa és a csillekenőcs. Ezekkel kb. még egy és fél hónapot tudunk pótlás nélkül kibírni. Karbidgyártásra az ózdi gyár próbál berendezkedni, erre különben az Iparügyi Minisztérium is kötelezi. Robbantóanyagot talán a Diósgyőrben meginduló robbantóanyag-gyártásból kaphatunk. Bányafát az arló vidéki erdőbirtokunkból és a szilvásváradai erdőkből remélünk, de megpróbáljuk a beszerzést a miskolci erdőigazgatóság utasítása alapján is. Mivel van még nem szokásos méretű bányafából is valamennyi készlet, ezeket is igyekezni fogunk a bányák egyes helyein a szelvények méreteinek megváltoztatásával felhasználni. A csillekenőcs pótlására az ózdi gyártól egyelőre még pótanyagokat kaphatunk.

Az alkalmazottak jelenlegi létszámát az alábbi táblázat mutatja:

	<i>Tisztviselő</i>	<i>Műszaki tisztviselő</i>	<i>Segéd tiszt</i>	<i>Munkás</i>
<i>Bánszállás</i>	—	—	4	182
<i>Farkaslyuk</i>	1	1	14	687
<i>Somsály</i>	1	1	20	652
<i>Összesen</i>	2	2	38	1521

Mivel csak két bányamérnök maradt itt, azért mikor a Hódoscsépányban tagosítást végző dr. Dobos Boldizsár okl. bányamérnök úr saját munkájának egy időre való megakadása miatt bányaszolgálatra jelentkezett, e végett a somsályi bányaiüzem vezetésével bíztuk meg. Hasonló módon az erdészeti munkák vezetésével megbíztuk a vendégként itt tartózkodó Braxatoris Zoltán ny. főerdőtanácsos urat. Ezek csak átmeneti jellegű megbízatások, és kérjük hozzá a t. Cím utólagos jóváhagyását. Számvevőnk az ózdvidéki bányáknál egy sincs, ezek hiányát nagyon érezzük. A számvevői munkákat az irodákban begyakorolt bányairnokok végzik.

Élelmet a bányák alkalmazottai az ózdi gyári kereskedelmi osztály beszerzéséből, az ózdi élelmezési üzlettől kapnak, részben azonban maguk is szereznek be, de nem pénzért, hanem szénért. Az élelmezési üzletek eddigi vezetőit a bányatelepeken az élelmezési főüzlet által szerződtetett új kezelők váltották fel. A munkásság részéről újabban a pártvezetők és az üzemi tanácsok vezetésével a szakmányok rendezésére való kíváncsóság merült fel. Erre mind a három Ózdvidéki bányaiüzem különjavaslatot adott be.

Az eddigi eredmény az, hogy a bányászok a gyáraikkal egyenlőkeresetet érjenek el. A megoldás nagyon nehéz, mert hiszen az árak tekintetében mindenki teljesen tájékozatlan.

A csépteleki bánya termelését egyelőre csak készletre rakjuk, mert az állami vasút hidjai Putnok felé is meg vannak rongálva. Ezek helyre hozatalára naponta 20—30 csépteleki munkást küldünk ki. A hidak helyreállítási munkálataiban a királdi üzem sokkal nagyobb mértékben vesz részt. Értesülésünk szerint még kb. egy fél hónapba beletelik Putnok felé a hidak helyrehozatala, így a csépteleki bánya termelését a szállítás megbénítása is akadályozza.

A statisztikai adatokat a szokásos „Havi jelentések”-ben állítottuk össze, ezeket 1944 november és december, továbbá 1945 január haváról mellékelve küldjük.

Teljes tisztelettel:

P.H.

Huszthy Mihály s.k.”

1945 után az államosításokat követően az Ózdvidéki Szénbányáknál dolgozott. Felelősségteljes munkája mellett – később ő volt a vállalat *bányabiztonsági osztályának vezetője* – igen sokat dolgozott, oktatott, tevékenykedett a vitorlázórepülésben. Repülései során a „D” vizsgáig jutott el, de számára inkább az oktatói feladat volt a fontosabb. Oktatói munkája során a vitorlázórepülők százait tanította meg a repülésre. 3600 volt a repüléseinek száma!



Akik ismerték emlékeznek rá, egyik lábára, egy balesete miatt sántított, de ez nem akadályozta sem a repülésben, sem abban, hogy egész nap megállás nélkül dolgozzon, jöjjön-menjen a repülőtéren!

Vitorlázórepülő versenyen, egyetlen helyen találkoztunk a nevével.

Részt vett a *III. Országos vitorlázórepülő versenyen*, 1950. május 28 – július 8 között, melyet *Hajdúszoboszlón* rendeztek meg. A verseny háromszor tíz napos volt, három junior és egy szenior kategóriában. A versenyek alatt 28-an teljesítettek „D” vizsgát, hatan repülték ki az aranykoszorú egyik feltételét. Ketten egy – egy gyémántot szereztek a koszorújukra. A juniorok egységesen *Pilis* géppel versenyeztek.

A feladatok a következők voltak:

- ✓ Magassági repülés.
- ✓ 100 km céltáv, sebességértékeléssel.
- ✓ 100 km háromszög, sebességértékeléssel.
- ✓ Hurokrepülés, magasságértékeléssel.
- ✓ Távrepülés a versenyző által jelölt célra.
- ✓ Távrepülés, magasságértékeléssel.

A következő ábra az első és második junior csoport miskolci versenyzőinek eredményeit tartalmazza.

Junior első csoport végeredménye:
7. Kispataki Ernő – „Pilis” típusú gép – 353pont
9. Sir László – „Pilis” típusú gép – 318pont
13. Csorba László – „Pilis” típusú gép - 234pont
Junior második csoport végeredménye:
4. Pálóczi Ferenc – „Pilis” típusú gép - 427pont
16. Soltész Bertalan – „Pilis” típusú gép - 134pont
17. Huszthy Mihály – „Pilis” típusú gép – 84pont



**Huszi Mihály és a PZL 101 Gawron
(Jak-12R)
(Az utolsó betű talán E?
HA – SBE)⁶³**

„Ugye fiúk, szép élet a katonaelet, Csak az a baj – sej-haj – csak az a baj, hogy nehéz a viselet!” hangzott egykor fiataljaink ajkáról a mára már elfeledett katonáénekek. Bizony nehéz, de még mennyire! Az örökös készenléti szolgálat, az állandó fegyelmezés, a fárasztó gyakorlatok. Nem volt ez másképpen a bánrévei repülő növendékek között sem. Szigorú napi-rend szerint éltek napjaikat, hogy egykor kiváló repülősként lépjenek a világ elé.

De nem azért fiatal a fiatal, hogy ne találjon rést a feszültségek feloldására. A nap akkor is 24 órából állt, csak ki kellett várni a megfelelő alkalmat valami csíny végrehajtásához.

Terveik megvalósítására jó alany volt az angyali naivságáról ismert, jó öreg oktatójuk – Misi bácsi – aki a repülésért hajlandó volt eltűrni minden badarságot. Fáradhatatlanul nyüzsgött egész nap a repülőtéren, hogy aztán esténként holtfáradtan dőljön ágyának és éjszakára megszünt körülötte az élet.

Ismerték jól ezt a szokását a növendékek és mikor Misi bácsi boldog mosollyal az arcán már valahol a báránnyelők honában járt - akcióba léptek.

Megragadták a vasággal együtt - és a hálószoba széles ablakán át kiemelve - kivitték a repülőteret körülvevő kukoricásba. Hogy a helyet még otthonosabbá tegyék, melléhelyezték az éjjeli-szekrényét a lámpával. Gondosan betakargatták, és hogy a takaró le ne csússzon róla, egy kisebb tökört leszakítva a hasára tették, majd – SZÁLEM ALEJKUM – búcsúszóval és mély meghajlással, visszaosontak fekhelyeikre.

A friss levegő jótékonyan hatott Misi bácsi álmára, éjjeli nyugalma semmi nem zavarta. Csak a felhők között bujkáló Hold állt meg csodálkozva egy pillanatra a különös éjszakai látványon. De nem sokáig időzhetett felette, folytatnia kellett égi útját, hogy idejében kitérjen a felkelő Nap elől.

⁶³ A miskolci sportrepülés története 2. kötet. a gép miskolci szolgálatban volt. A típus HA-SBA, -SBM, -SBO gépei is üzemeltek miskolcon.

Misi bácsi arcát már a hajnali harmat mosdatta, mikor érzékei működni kezdtek. Először is a hasára nehezedő nyomást észlelte, és mozdulatára a tök – tompa puffanással – a földre esett, de kinyílt szeme még sem fogta fel a különös látványt. Hiszen ágyban van, itt az éjjeliszekrénye is a lámpával! De hogyan kerülhetett köréje ez a sok susogó kukoricaszár? Erőt véve magán felemelkedett és a hajnali derengésben megpillantotta a távolban fehérülő hangár épületét. Csigavérével ellentétben, most éktelen haragra gerjedt. Megálljatok kutyafü-lűek, ezt megkeserülitek! Azzal a takarót a nyakába kerítve - mezítláb a harmatos fűvön - húzta-vonszolta maga után a vaságyat, mély csíkot szántva a földben.

A hangárhoz érve az ajtót belökve - éktelen csörömpöléssel rontott a hálószobába. A sarokban egy jókora szódasszifon állt, azt megragadva – TŰZ VAN, TŰZ VAN! – felkiáltással ontotta, zúdította az alvók arcába a hideg szódavizet.

Az álmukból felriasztott fiúk prüszkölve, krákgogva ugráltak ki az ágyból, s menekültek Misi bácsi közeléből, míg csak a szifon ki nem ürült. A sikeresen elárasztott hálószoba láttán Misi bácsi haragja is enyhült, s közös erővel igyekeztek eltüntetni az éjszakai kaland nyomait.

A reggeli sorakozón a repülőtér parancsnoka furcsán szemlélte: Mit álmodhattak ezek



NÉPI REPÜLÉSÉRT ÉRDEMJELVÉNYT KAPNI A LEGNAGYOBB TISZTESSÉG

A magyar népi sportrepülés újjáépítésében átlagon felüli eredményeket elért sportrepülőknél, repülőüzemek dolgozóinak az OMRE választmánya „Népi Repülésért” érdemjelvényt adományozott.

A repülés élmunkás jelvényének elnyerése a magyar sportrepülők részére a legnagyobb tisztesség. Ők a magyar repülőcsásadalom példaképei, kiérdemelték munkájukkal a magyar repülőcsásadalmon túl a magyar népi demokrácia elismerését.

Alant közöljük a „Népi Repülésért” érdemjelvényt elnyertek névjegyzékét.

A NÉPI ÉRDEMJELVÉNY ARANYFOKOZATÁT KAPTÁK:

Koós Imre	Samu Béla	Svachuley Sándor
Rédél György	Schalló Bálint	Benedek György
Harmath Izabella	Takács László	Mehihoffer József
Hepper Antal	Schmidt Lajos	Fekete Zoltán
Hüvös Sándor	E. Nagy Lajos	Kun Miklós
Kovács Aladár	Bánhidny Antal	Horváth Barna
Makkai Béla		Gyenes János

EZÜSTFOKOZATOT KAPTÁK:

Brayer Antal	Mayer József	Bartha Gyula
Fajér Miklós	Temesy Károly	Bajsa Andor
Forrai János	Zoller Ottó	Csedő András
Husztly Mihály	Gazdag Gyula	Geönczy Pál
Kőhalmi Károly	Kiss János	Kiss István
Mendi Ernő	Palotás János	Klas János
Pintér József	M. Kovács Jenő	Lieszkovszky András
Pötörka József	Jenik Győző	Nagy Ernő
Róna János	Rejczy József	Reiber János
Rubik Ernő	Tardos Béla	Szűcs Dénes
Tóth Imre	Székely József	Turmezeli Odón
Tóth Géza	Biró Imre	Vásárhelyi László
Salamon Lajos	Fekete Antal	Tóth Lajos
Steiner Ferenc	Mészter György	Dékai Emil
Szónyi József	Pusztai Béla	Kenedi Róbert
Sebestyén Andor	Tóth Kálmán	Bottó Károly
Geönczy Pál	Pap Lajos	Soós Sándor
Fajcsik József	Mehihoffer Albert	Treuznitz Ferenc
	Pint István	

BRONZFOKOZATOT KAPTÁK:

Buzgó Jenő	Orbán András	Horváth Ernő
dr. Kunszeri Béla	Szuroviák László	Koppány György
Nagy Árpád	Paláki István	Mező Károly
Nagy Kornél	Óry Lajos	Polch Lóránd
Pap Márton	Tóth Gyula	Trokán Pál
Pusztai Béla	Kardos Imre	Hellebrandt László
Nagy Rudolf	Dohnál Vilmos	Marxer István
Szűcs Lajos	Szabó Antal	Soltész Bertalan
Legényei Lajos	Sarkadi István	Nagy József
Rékóczi Artúr	Nyulási István	Urbán István
Ruff Antal	Keresztes Sándor	Gara Dezső
Ribinszky László	Dragon Géza	Hoffer János
Tanító István	Szalontay Ferenc	Majorszky György
Somodi József	Hunyadvány Nándor	Rozgonyi István
Studzeni József	Kocsányi László	Zentai Lajos
Németh Antal	Lázár István	Trexler Béla
Barabás Fülöp	Szennik Dezső	Szabó István
Dajcs József	Varga Vince	Gyulai Andor
Gudor Imréné	Vass Gyula	Pálóczy Ferenc
Huszár Gyula	Zernóczy Tibor	Hernes Lajos
Kóka Péter	Garami István	Frankó Endre
Kovács Kálmán	Polinák Dezső	Oravecz Nándor
Major Ferenc	Buga László	Ágoston József
Marcall László	Dankó József	Gyulai Béla
Mészáros Katalin	őz. dr. Cavalloni Ferencné	Pál Zoltán

az éjszaka, hogy valamennyinek mosolyra áll a szája?!’’⁶⁴

Misi bácsi a bánrévei repülőtér 1966-os megszüntetése után Miskolcon repült és oktatott tovább. Itt is százak tanultak meg tőle repülni! Sajnálatosan rövid életének utolsó napjait is a repülőtéren növendékei és oktató társai között töltötte. Korát meghazudtoló frissességgel dolgozott a repülésért.

Halálát is, az egész életére jellemző önfeláldozás okozta, 1974. július 27-én, az *Arlói tóból* próbált kimenteni egy fuldoklót, sajnos ekkor tragikus körülmények között, életét vesztette.



Misi bácsi hosszú kabátban

⁶⁴ Bástiné Török Olga írása. Megjelent az Ózdi szép szó, 2009. decemberi számában. Kerékgyártó Mihály szíves közlésével.

Miklós László

56

A cserkészrepülő kezdetektől (1931) a bánrévei 1966-os befejezésig, a klub lelkes, fáradhatatlan tagja.

A repülést Ózdon kezdte a cserkészrepülőknél, miután társaival – saját kezdeményezésre és erőből épített gépükkel – nem tudtak eredményt elérni. Tehetséges repülő, aki Lengyelországban kap kiképzést két alkalommal is, a cserkészrepülők ottani vendég képzésén. A klub első „C” vizsgálója. Később már a cserkészrepülők szakavatott oktatója.

A háború után a repülés újraindítása mellett a klub szervezése, vezetése köti le a legtöbb idejét. Valószínűleg nagyon sokan köszönhetik neki, hogy megismerhették e csodálatos sportot.

A bánrévei repülőtér egyik legfőbb építője sok másokkal, de a fő érdem valószínűleg az övé. Két időszakban is klubtitkár (1952-1956, 1957-1962).



A kevesek egyike, akik az *ózd – bánrévei sportrepülés történetét* már 1977-ben írásban vázolták, személyes élményeik alapján.





Vámos József

(1917-1997)

Az ózdi cserkészrepülés jelentős személyisége, aki itt, az elsők között szerez „C” vizsgás minősítést, a szentsimoni dombokon.

Sőt lengyelországi cserkészrepülő képzésen is részt vehet 1939 augusztusában

Az ózdi gyárban dolgozott, majd a háború, katonáskodás és a többéves hadifogság következett. Hazaérkezése után ismét részt vesz a repülőéletben.



1950. Sajókápolna
Balról-jobbra:
Sali Bálint, Vámos József,
Lovrity József, Kocsis Pál⁶⁵

Az 1950-es évek közepén bekövetkezett változások miatt érdeklődése a repülő-modellezés felé fordult.

1957. szeptember, Nyíregyháza

Kelet-Magyarországi Repülőmodell Verseny

Átlagmechanikus modellek kategória:

1. Vámos József – 369 másodperc

1957. szeptember, Hajdúszoboszló

Tiszántúli Repülőmodell Verseny

Átlagmechanikus modellek kategória:

2. Vámos József – 607 másodperc

1959. július 5. Miskolc

Borsod megyei Szabadonrepülő Modellezési Bajnokság

Mechanikai motoros kategória:

1. Vámos József – 493 másodperc

⁶⁵ A miskolci sportrepülés története

1959. július 19. Miskolc

Északi megyék Meghívásos Szabadonrepülő Modellező Versenye

Mechanikai motoros kategória:

4. . Vámos József – 467 másodperc

Többéves szervezőmunkája után a megyei repülő-modellezés megindult. A modellezés megyei irányítója lett. Bánrévei iskolásként és a repülőmodellező szakkör tagjaként ismertem őt a szakkörben tett ellenőrzései és a versenyek kapcsán.



A bánzállási rakéta-modellező szakkör gyerekei között⁶⁶

⁶⁶ A miskolci sportrepülés története. A versenyeredmények is e könyvből származnak.

Csinos József az emlékek szerint vendég oktatóként repült a bánrévei repülőtéren, azokban az időszakokban, amikor itt nagy létszámú kiképzés folyt az 1950-es években. Igazából ő a Debreceni Repülőklub tagja, ott érte el jelentősebb eredményeit.

„...Mi történt közben a Debreceni Repülő Club tájékán? 1941-ben 40 növendéket részesítettek motoros kiképzésben, két turnusban. Az első csoportban 20 repülő akadémikus kezdett, kiképzésük május 23-án ért véget. Ők a Horthy Miklós Repülő Akadémiára nyertek felvételt. Ebben az évben bízták meg első ízben a DRC keretét az egyik akadémikus csoport kiképzésével, ami méltó elismerése volt annak a munkának, melyet a klub rövid működése alatt kifejtett. Ekkor jutottak be a DRC keretbe debreceni iskolatársaim és barátaim: Béres Antal, Galambos Ferenc és Gyűjtő László akadémikus-jelöltként, Zsíros Gyula pedig a tartalékos tisztis turnusba került. Egy másik volt debreceni barátom, Málnássy Ferenc „Zöger”, a győri kerethez került.

Hajdúszoboszlón a vitorlázó sportrepülők repültek, ők 48 fővel kezdték meg a kiképzést és nyolc vitorlázógépen oktatták a DRC és DVSC növendékeit. A nyáron született meg a táborban a DRC első „C” vizsgája, majd még kettő. Három hét alatt 961 felszállást hajtottak végre és 10 óra 22 percet töltöttek a levegőben.

A motoros szakosztály július 31-én zárta az akadémikusok kiképzését. Dr. Stepper Károly főoktató jelentése szerint 5324 felszállást hajtottak végre tíz hét alatt, ami 522 üzemórának felel meg. A kiképzés folyamán 10 000 liter üzemanyagot fogyasztottak. A motoros növendékek második csoportja augusztus elején kezdte meg munkáját, ugyancsak 20 növendéssel.

Hortobágyon augusztus 19-én újabb 23 vitorlázónövendék ütötte fel sátrát a hortobágyi csárda, a kilenclyukú híd közelében. A csárdából kapták az étkezést.

Oktatójuk Csinos József volt. A fiatal segédoktató ifj. Pánczél Miklós volt. A DRC motoros kiképző keretének ünnepélyes vizsgája 1941. szeptember 2-án volt, melyen a HMNRA és a Magyar Aero Szövetség kiküldöttei is megjelentek.

A vitorlázók a két táborban 70 fővel vettek részt. Hárman tettek „C” vizsgát, öten „B” vizsgát, és húszan „A” vizsgát...⁶⁷

„...A DRC vitorlázóosztálya ebben az évben is zsúfolt terv szerint folytatta a kiképzést. Három tábort tartottak a hortobágyi Macskatelken. Az év folyamán 26-an tettek „A” vizsgát, heten „B” vizsgát, hárman „C” vizsgát és ketten „D” vizsgát.

Az első D-vizsgát Csinos József oktató szerezte meg egy „Pilis” géppel. Gödöllő-Verpelét felé repülve 78 km-t tett meg és 1500 m magasságot ért el. A második „D” vizsgás Kiss Ernő segédoktató volt: Hajdúszoboszlóról Biharugára repülve 58 km-t tett meg és 1400

⁶⁷ Délibábok légterében (Debrecen és a Hajdúság repüléstörténete)

*m magasságot ért el. Két motoros vontatógép: a „Gerle” és a „WM-10”-es segítették a me-
zőnyt Földházi Antal és Tariska Ferenc pilótákkal... ”⁶⁸*

Jelvény, név, hely		Időtartamrepülés (óra/perc/dátum)		IMagasságrepülés (m/dátum)		Távrepülés (km/dátum)	
144	Csinos József Gödöllő	5:32	1941.09.16.	1050 m	1941.08.09.	72 km	1942.06.10

„...Itt telepedtek le véglegesen. 1941-ben 20 évre szóló szerződés alapján használták repülő-kiképzésre a legelőt.⁶⁹ Ez év tavaszán építettek egy fahangárt és egy faépületet. A fa-épületben konyha, ebédlő és egy szoba volt. 1940-42 nyarán itt tartotta repülő-kiképző táborát a budapesti MÁV Repülő Klub, Antal Lajos MÁV főmérnök klubelnök irányításával.

Az Aradó-79 típusú géppel rajta kívül kevesen repültek. Ezzel a géppel repült nászútra Bombay-be Horthy István.

A budapesti MÁV repülő klub az alábbi gépekkel települt Szoboszlóra: Aradó-79 HA-MAV lajstromjelű, Klem-35 VM-10 vontatógép, Gövier kétkormányos vitorlázógép, 1 db M-22, 1 db Rhön Adler – Röhn sas, nevét a Röhn hegységről kapta –, 1 db Meise (Cinke), 1 db Pilis. A vitorlázó-gépekkel a debreceni MÁV klub tagjai is repülhettek, képzettségüknek megfelelő szinten, és kaptak továbbképzést is. 1941-42-ben a Debreceni Repülő Klub (DRC) Csinos József oktató vezetésével, kölcsönös megállapodással, itt repült a nyár folyamán. Szállás-elhelyezés sátorban és a Mezőgazdasági Szakiskola egyik tantermében történt... ”⁷⁰

...Ezerkilencszáznegyvenhat elején felgyorsultak az események. Még javában tartott a tél, amikor a MADISZ - központ nagyszabású kiállítást rendezett Budapesten, amelyen részt vettek a mi modellezőink is.

Csicsely Mihály elkészítette a Bücker-Jungmeister műrepülő és a Minimoa vitorlázógép modelljét. Szép díjat kapott, viszont annak még jobban örült, hogy megismerkedett Csinos Józseffel, a MADISZ repülőosztályának szervezőjével, és találkozott Quint Jánossal, a BRE volt főoktatójával. A felszabadulás után csabai pilóta ekkor találkozott először országos repülő vezetőkkel - és miként ezt a későbbiekben látni fogjuk -, ez adott inspirációt egy szárnyaló terv megvalósításához...

Csinos József és a MADISZ sportrepülő osztálya távol a megyénktől, Budapesten tevékenykedett. A Magyar Kommunista Párt ekkor még nem tette közzé sporttéziseit. Távolinak tűnt még az Országos Magyar Repülő Egyesület megalakulása is. A sportszervek minden erőfeszítése az 1948-as olimpián való sikeres szereplés feltételeinek biztosítására irányult. Bár a ma em- bere számára meglepő - a tények ismeretében érthető, hogy a vitorlázórepülés békéscsabai és orosházi szerelmesei külön-külön próbáltak meg szárnyakat „növeszteni”. Hogy a start hogyan, miként sikerült? Békéscsabán- sehogy! A BRE a szakemberek lelkesedésén kívül sem

⁶⁸ Délibábok légterében (Debrecen és a Hajdúság repüléstörténete) 1942-es évről szól ez a rész (RZ)

⁶⁹ A hajdúszoboszlói repülőtéréről van szó. (RZ)

⁷⁰ Délibábok légterében (Debrecen és a Hajdúság repüléstörténete). Kotrás Gábor: Repülőtér, Hajdúszoboszló, 1940-1943, 1948-1968. A MÁV Repülőklubról van szó, akik Hajdúszoboszlón rendszeresen táboroztak.

anyagi, sem tárgyi feltételekkel nem rendelkezett. A város vezetői ekkor nem a vitorlázóüzem létrehozásáról, hanem egy jóval nagyobb szabású, merész terv megvalósításáról tárgyaltak. Erről tudósít a korszak három helyi lapjának egyike...

Ezerkilencszáznegyvenkilenc őszén a békéscsabai bázisra bevonult több tucat motoros és vitorlázó oktató, az OMRE függetlenített állományának színe-java. A kiképzőközpont és a reptér vezetői tisztjét az első hónapokban Csinos József, majd Békési Gábor látta el. A vadonatúj iskolaépület falai között háromféle képzés, továbbképzés folyt ...”⁷¹

„... Mintegy két esztendeig, Mester Laci belépéséig, az iskola állományában lévő oktatók foglalkoztak velünk. Ezért szerepel startkönyvemben annyi oktató neve. Első, felszabadulás utáni startom dátuma: 1949. október 23. volt. A „Cimbora”-val, Békési Gáborral, Csinos Józseffel, Vas Gerzonnal, Mittel Imrével, később Badacsonyi Bélával, azután Mester Lászlóval repültem. 1950 elején már a „Vöcsök”-kel kaptam egyéni startot, azután pedig eljuttattam a „Pilis”-ig is...



Csinos József, 1953⁷²

Felsorolásunkat kezdjük azokkal, akik elnyerték a FAI Nemzetközi Repülő Szövetség díját, az 1952-ben alapított Paul Tissandier-diplomát. A tősgyökeres békéscsabai Kvasz András 1953 -ban, első magyar aviatikusként részesült a FAI - kitüntetésben. 1957 -ben Rubik Ernőnek ítelték a diplomát. Miként azt megírtuk, az első világháborút követően, gyermekkorának jó néhány esztendejét töltötte Orosházán és Tótkomlóson, így mi a Kossuth-díjas konstruktört megynkbelinek tekintjük! 1967 -ben Csinos József, 1969 -ben Mandl Ernő nyerte el a Tissandier-diplomát. Őket is - nem is kicsit! - Békés megyeinek tartjuk, hiszen hosszú éveken át segítették oktató, repülőtér parancsnok és klubtitkári minőségben a viharsarki repülés ügyét...⁷³

⁷¹ Machalek István: Békés kék egén

⁷² Repülés, 1953 (6. évfolyam, 1-24. szám)1953-06-25 / 12. szám

⁷³ Machalek István: Békés kék egén (Tomka Lajos emlékei)

Jesze László

(1926-2001)

63

Ő a miskolci, sajókápolnai repülés jeles alakja. A bánrévei nagy létszámú repülőtáborok idején, vendég oktatóként itt számos esetben dolgozott. Egészen fiatalon csatlakozott a diósgyőri cserkészrepülőkhöz és a repülést a sajókápolnai repülőtéren tanulta meg. A tehetséges fiatal hamarosan megrepülte az akkori vizsgakövetelményeket.

A háború után ő is lelkesen részt vesz a repülés megújításában. Sikeres, jó kezű pilóta.

A „C” vizsgát 1947. 08. 27-én repüli ki. 1949.-ben segédoktatói tanfolyamot végez, ez vagy



Gyöngyös, vagy Farkashegy. A bánrévei repülőtéren fejezetben megemlékeztünk arról, hogy a sajókápolnai vizsgázókat, egy Cimborá géppel és csörlővel 1950-ben, Mandl Ernő vezetésével időszakosan átirányították és itt vizsgáztak le. Mandl Ernő segítői ekkor Jesze László és Sír László a sajókápolnai repülőtérről.

1949, segédoktatói tábor

Később elvégezte a békéscsabai oktató iskolát és immár repülőoktatóként folytatta pályafutását. Évtizedekig a miskolci klub népszerű oktatója, de mint azt látjuk, ahol repülni lehet ott mindig vállal „munkát”. Így kerül időről-időre Bánrévére is.

A csörlést végzi: Jesze László

„Vidám természetével, közvetlen modorával mindig jó hangulatot teremtett maga körül, ugyanakkor elve az, hogy a repülés nem játék, hanem életbevágóan fontos dolog. Kötelességének tartotta, hogy tudását átadja növendékeinek. A később repülő hivatást választott pilóták szeretettel emlékeznek Laci bácsira, aki segítette őket első szárnypróbálgatásaiknál. Polgári foglalkozása mellett az oktatói tevékenység a modellezésben is jellemezte munkáját. Éveken át vezette az Egyetemi Modellező Kört. Repülő múltja és tudása elismerést váltott ki a hallgatók körében...



Lelkesen vett részt a miskolci sportrepülés múltjának felkutatásában – az adatok, dokumentumok gyűjtésében... ”⁷⁴

„D” vizsga

Jelvény, név, hely		Időtartamrepülés (óra/perc/dátum)		IMagasságirepülés (m/dátum)		Távrepülés (km/dátum)	
625	Jesze László Miskolc	5:05	1949.06.06.	1192 m	1949.06.01.	75 km	1961.06.06

⁷⁴ A miskolci sportrepülés története.

Kardos József

(Ózd, 1936. 12. 01. - ?)

Iskolás gyerek voltam, ő már fiatalember, repülő, később segédoktató, majd oktató. Akkor már Bánrévén laktak. Előttem van a fiatalos, középtermetű, vékony, izmos, *Kardos Jóska*, aki kézenállásban, kézenjárásban is bemutatja számtalanszor, hogy mit tud, a gyerek-had nagy öröme. Kiválóan repült, de legtöbbet oktatott, *Komával, B-Iffúsággal, Góbéval*.

A „C” vizsgát 1952-ben teljesítette, 20 perc idővel. Később a „D” vizsgát is gond nélkül megrepülte. Ahhoz a fiatal repülőnemzedékhez tartozott, akik az Ózd – bánrévei sportrepülésben az 1960-as évekre kinevelődtek, és ha a klubnak nem mondanak „*megálljt*”, akkor az elkövetkező években átvehették volna a munka és az irányítás nagy részének végzését.

Ma is látom, amint a vörös jelzőzászlóval kirohan a vörös négyszögből, távolabb a startra váró gépektől és hevesen integetve, jelzésekkel irányítja a Lepkével, Vöcsökkel repülő növendékeket, akik hol rövide, hol hosszúra mérik az iskolakör harmadik falát. Fiatalos lendülettel, sokszor harsányan, gesztikulálva, fejezve be ezt az instruálást, a leszállásuk után. Agilis, fiatalos oktató és repülő, aki reggeltől estig a repülőtéren van.

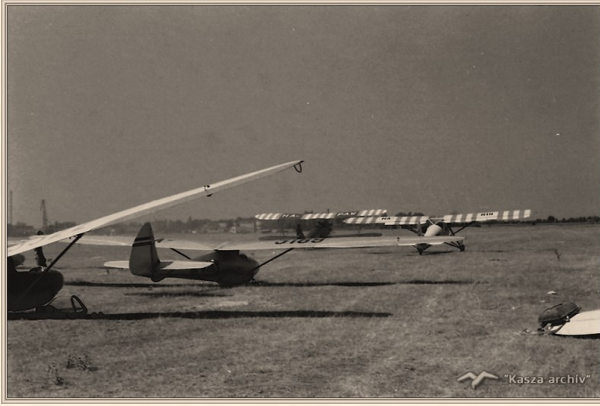
A *B- Iffúsággal* végzett műrepülései után igencsak tátottuk a szánkat, mert motoros géppel láttunk ilyet, vitorlázóval viszont csak nagyon ritkán.

Senior Vitorlázórepülő Verseny Győr, 1961.

A hét versenynap során a versenyzők 15 907 km távolságot repültek.

1	Gratzer Károly	11	Kvasz Károly
2	Emel József	12	Varga Imre
3	Siposs Andor	13	Farkas Gyula
4	Gönczi Péter	14	Berbik Sándor
5	Sajti János	15	Vinczi Károly
6	Szoboszlay György	16	Erdős Sándor
7	Polgári Imre	17	Kardos József
8	Durucz Jenő	18	
9	Lebovits László	19	
10	Szücs Antal	20	

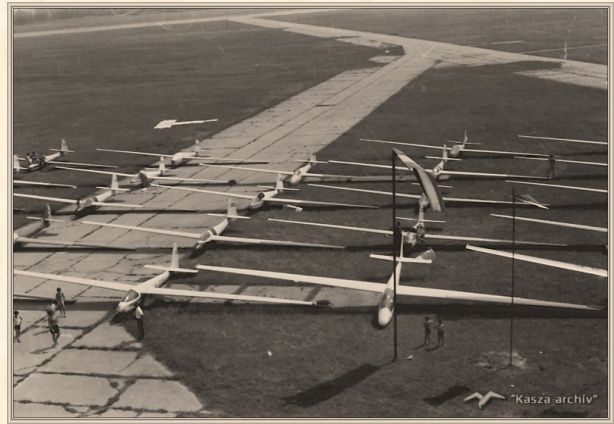
Jóskával, középiskolás koromban, azaz 1965-69 között valamikor, találkoztam *Bánrévén*. *MALÉV*, sötétkék egyenruhát viselt. A jelzésekre az egyenruháján már nem emlékszem, csak következtetem, hogy megint növendék volt abban az időben, csak már utasszállítón.



**Győr, 1961. vitorlázórepülő
verseny, junior kategória,
Pilissel.⁷⁵**

**Győr, 1961. vitorlázórepülő
verseny, senior kategória⁷⁶**

Úgy gondolom, hogy e kategóriában Kardos Jóska a Június-18-cal repülhetett, mert Bánrévén csak ehhez a teljesítménygéphez férhetett hozzá, erre volt típusengedélye.



⁷⁵ Kasza József gyűjteménye

⁷⁶ Kasza József gyűjteménye

Koszticsák „Atyec” Attila

(Csíkszépvíz, 1940.02.04.)

Attila Erdélyben született, Csíkszépvízen. Ezt gyakran Szépvízként, románul Frumoasa) a falu jelenleg Romániában, Hargita megyében van. A Tatros völgyét őrző falvak legnagyobbika. Csíkszeredától 12 km-re északkeletre a Szépvíz-patak völgyében fekszik. Csíkszentmiklós és Csíkborzsova tartozik hozzá.

A községet ma is főként magyarok lakják. A 2002-es népszámlálás szerint a 3652 lakos 96,39%-a (3520 fő) magyar nemzeti-ségű volt.

Azt csak következtetjük, hogy valószínűleg 1944-ben került a család Ózdra, vagy Ózd környékére.

1957.04.04.ú-én repüli ki a „C” vizsgát, 18 perc idővel. Ekkor 17 éves, ebből azt szintén csak következtetem, hogy hozzávetőleg, 15 évesen csatlakozhatott az Ózd – bánrévei repülőkhöz. Majd „D” vizsgás, aki aktívan részt vállal az új növendékek elméleti felkészítésében is.

Később – 1960-ban – összeházasodott a szintén itt repülő, „C” vizsgás, Szabadkai Évával. Kezdetben Bánrévén laktak és emlékeim szerint az ÓKÜ⁷⁷-ben dolgoztak.

Éva biztosan befejezte a repülést, mert 1961-62-ben már megszületett a gyerekük. Attila még a repülőtér bezárásáig folytatta. Éva testvére, Szabadkai Péter, szintén repült Bánrévén, igen tehetséges volt, de a klub felszámolása számára is a repülés végét jelentette.

A repülőtér 1966-os bezárása után nevükkel más klubok esetén már nem találkoztam.



⁷⁷ Ózdi Kohászati Üzemek

Buris Jenő szintén a *cserkészrepülő* nemzedékhez tartozott. A repülést köztük az 1940-es évek elején kezdte meg.

Ezután már egészen a bánrévei repülőtér bezárásáig az ózd-bánrévei sportrepülésért dolgozott, tevékenykedett. Egy időszakban főállású alkalmazott is volt, mint hangármester és gondnok egy személyben. Bár családjával Ózdon élt, de az 1957 – 1965 közötti időszakban a bánrévei hangárban kialakított szolgálati lakásban is laktak. Ilyen módon a téli időszakokban a repülési anyagok karbantartását és őrzését is végezte.

Maga is repült, oktatott, ezüstkoszorús repülő volt.

A bánrévei repülőtér első hurokrepülése is az ő nevéhez köthető, amikor lerepülte a Bánréve – Hatvan – Bánréve útvonalat. Lehet, hogy ez manapság már csak nagyon szerény teljesítménynek tartható, akkor viszont, tekintettel a gépek viszonylag kis siklószámára igenis jó eredmény volt. Ráadásul kétszer is át kellett repülnie Bánrévéről a Heves - borsodi dombságot, kerülnie kellett a Bükköt és a Mátrát, ezek a területek nem *igazán* „*alföldi*” termikekkel voltak jellemezhetőek. „D” vizsgás, oktató.

A repülőtér bezárásával a repülést befejezte, másutt már nem találkoztunk a nevével.

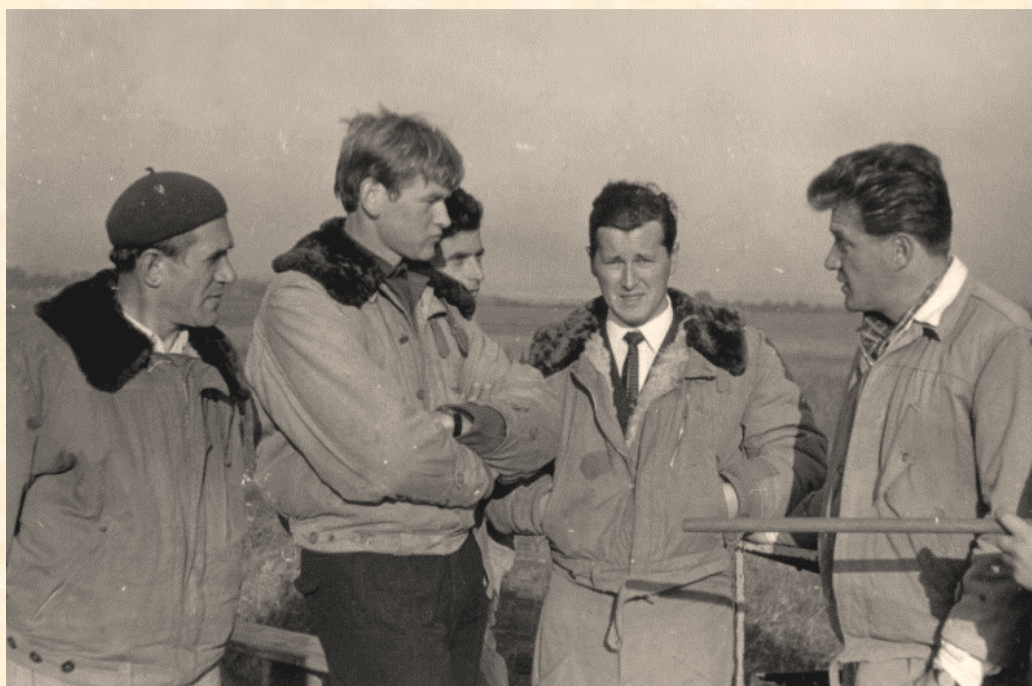
Sebes Attila

(Budapest, 1943.05.04. -)

69

Az Ózd – Bánréve sportrepülői közül ő az, aki a versenyeredmények alapján a legmesszebbre jutott. Az 1950 –es évek végén és a 60-as évek elején, Bánrévén repült, „C” vizsgás volt, ezt valószínűleg 1958 után repülte meg, ezeket már akkor nem tartották központilag nyilván. Emlékeim szerint „erősen” küzdött a „D” jelvény megszerzésért. Ez sikerült is neki Bánrévén 1962. 07. 09-08.19. között.

Kár, hogy további nagyszerű eredményeit már nem az „ózdí” klubban érte el, de ez teljesítményéből nem von le semmit.⁷⁸ A repülést a miskolci klubban folytatta.



A Miskolci repülőtéren, valamikor 1965 után
Balról a második Sebes Attila⁷⁹

Viszont 1973-ban már a Postás Repülőklub tagjaként versenyzett.

Ezek után vegyük sorra Sebes Attila imponáló versenyeredményeit, természetesen azzal a jogos büszkeséggel, hogy a repülés alapjait és szeretetét a bánrévei repülőtér adta neki és itt eljutott egészen az ezüstkoszorúig!

- ✓ Országos II. osztályú Válogató Vitorlázórepülő verseny
1966. június ? – június 26. Dunakeszi.

⁷⁸ A versenyeredmények Matuz István Vitorlázórepülő versenyek 1948-2005 könyve alapján.

⁷⁹ A miskolci sportrepülés története

1	Simon László	11	Csifő Emil	21	Csillag Sándor
2	Illyés József	12	Gallé Miklós	22	Hárics Mihály
3	Kvasz Károly	13	Bathó Boldizsár	23	Szappanos Zoltán
4	Szoboszlay György	14	Sebes Attila	24	Szabadfi Botond
5	Somogyvári László	15	Kömley Kornél	25	Cziráki László
6	Trepák Sándor	16	Vértes Róbert	26	Dr. Wimmer Lászlóné
7	Palotai Csaba	17	Rontó Tamás	27	Mecher János
8	Polgár Péter	18	Balasi László	28	Hámori György
9	Háhner István	19	Láposy József		
10	Sípos István	20	Peszleg Károly		

A klubok adatai és a repült gépek nincsenek feltüntetve. Ez az időpont viszont a bánrévei repülőtér bezárása utáni év közvetlenül, tehát nagyon valószínű, hogy ekkor a miskolci repülőklub tagja lehetett.

✓ III. Alföldi Vitorlázórepülő Bajnokság

Szeged 1973.július 29 – augusztus 9.

27 versenyző indult, 4 *Szuper Futár*, 7 *Mucha*, 2 *Bocian* és 14 *Esztergom* géppel repültek.



Feladatok:

Szeged-Jánoshalma-Szeged	Hurok: 120 km	Pongrácz L	44,8 km/h	10 fő ért célba
Szeged-Békés-Szeged	Hurok: 195 km	Sin S	49,6 km/h	10 fő ért célba
Szeged-Kiskunhalas-Szeged	Hurok: 100 km	Koszorus L	56 km/h	23 fő ért célba
Szeged-Jánoshalma-Szeged	Hurok: 120 km	Móczán J	61,7 km/h	17 fő ért célba
Szeged-Csanytelek-Orosháza-Szeged	Hurok: 130 km	Pongrácz L	62,7 km/h	16 fő ért célba
Szeged-Jánoshalma-Szeged	Hurok: 120 km	Pongrácz L	53,1 km/h	13 fő ért célba
Szeged-Székkutas-Szeged	Hurok: 180 km	Móczán J	-	-

1	Móczán János	Szeged	16	Molnár Géza	Szeged
2	Pongrácz Lajos	Szeged	17	Sárosi György	Csepel
3	Depinyi János	Pécs	18	Hevér Lajos	K.félegyháza
4	Szokoly Zoltán	Szolnok	19	Tolnai László	IMRK
5	Kubitsch Ágnes	KIM	20	Tóth Lajos	Szekszárd
6	Jankó József	D.újváros	21	Tarcsai Gábor	MÁV
7	Sin Sándor	B.csaba	22	Csáki István	K.félegyháza
8	Sebes Attila	Posta	23	Pudleiner József	IMRK
9	Böszörményi Jenő	Miskolc	24	Berki Domonkos	Szombathely
10	Stifter András	Szolnok	25	Lengyel Béla	MÁV
11	Veres András	Nyíregyháza	26	Schindler László	Pécs
12	Koszorus László	Nyíregyháza	27	Halasi Gáborné	B.csaba
13	Hajdú László	Miskolc			
14	Galló Béla	Csepel			
15	Pálóczy Ferenc	Posta			

✓ Országos Válogató Bajnokság

Szeged 1974. július 25. – augusztus 4.

204 km	Sajti J	63,7 km/h
310 km	Balázs Á	56,8 km/h
204 km	Sajti J	56,8 km/h
201 km	Móczán J	-
143 km	Móczán J	82,5 km/h
220 km	S. Wittek	72 km/h
178 km	Gallé M	-

1	Móczán János	Szeged	10	S. Makne	Lengyelo.
2	Sajti János	IMRK	11	Sebes Attila	Posta
3	S. Wittek	Lengyelo.	12	Hegedűs László	Posta
4	Pongrácz Lajos	Szeged	13	Kubitsch Ágnes	KIM
5	Balázs Árpád	B.csaba	14	Hajnal Sándor	Szolnok
6	Gallé Miklós	KIM	15	Vecsernyés János	Szeged
7	Veres András	Nyíregyháza	16	Daróczi János	MÁV
8	Kovács József	Pécs	17	Depinyi János	Pécs
9	Langer Tibor	Csepel	18	Bagi István	IMRK

18 induló, *Foka* típusal repült. Néhány szabad osztályú gépet is indítottak versenyen kívül, a handicap felmérésére (dr. Balassa László *Cirrus*, Kotrás Gábor *A-15*). Hét versenyfeladatot repültek, sebességi értékeléssel, melyből öt volt sikeresen értékelhető.

A legnagyobb lerepült távolság 310 km volt, Szeged – Berettyóújfalu, hurrok. A legjobb átlagsebességet a Szeged – Tótkomlós – Csanádapáca – Szeged háromszögön (143 km), 82,5 km/h.



Horváth Balázs gyűjteményéből

✓ Országos Vitorlázórepülő Válogató Bajnokság

Dunaújváros 1975. június 29 – július 12.

D.újváros-Fülöpszállás-Ágasegyháza-D.újváros	85 km	Cselőtei	69,11 km/h
		Liszkai	68 km/h
		Matuz	57,82 km/h
D.újváros-Baja-Kiskunhalas-D.újváros	201,5 km	Cslőtei	69,48 km/h
		Erdős	61,81 km/h
		Balázs	66,72 km/h
D.újváros-Bonyhád-Jánoshalma-D.újváros	209 km	Farkas	150 km
		Szekeres	150 km
		Vértes	150 km
D.újváros-Dunaszentgyörgy-D.újváros	83 km	Kilián	88,02 km/h
		Sinka	87,92 km/h
		Móczán	86,28 km/h
D.újváros-Csanádapáca-D.újváros	310 km	Cselőtei	54,52 km/h
		Balázs	54,21 km/h
		Erdős	305 km
D.újváros-Csanádapáca-D.újváros	310 km	Fehér	259,5 km
		Cselőtei	267,5 km
		Dr. Kesselyák	267,5 km

72

1	Cselőtei József	IKIM	Fóka-C	HA-4237
2	Dr. Kesselyák Mihály	Nyíregyháza	Fóka 5	HA-4261
3	Balázs György	D.újváros	Fóka-C	HA-4241
4	Szekeres Tamás	Csepel	Fóka 5	HA-4259
5	Erdős Mihály	Csepel	Pirat	HA-4331
6	Halasi Gábor	B.csaba	Fóka-C	HA-4231
7	Farkas István	Csepel	Fóka 5	HA-4260
8	Vértes Róbert	Csepel	Fóka 5	HA-4257
9	Sinka Lajos	MÁV	Fóka 5	HA-4256
10	Móczán János	Szeged	Fóka 4	HA-4243
11	Kilián István	MÁV	Fóka 5	HA-4251
12	Lendvály Csaba	D.újváros	Fóka 4	HA-4249
13	Kalász Tibor	MÁV	Fóka 5	HA-4253
14	Réti György	Csepel	Fóka 4	HA-4245
15	Kovács József	Pécs	Fóka 5	HA-4254
16	Sajti János	IMRK	Jantar 1	HA-4352
17	Fehér József	IMRK	Pirat	HA-4333
18	Matuz István	IMRK	Pirat	HA-4332
19	Balázs Árpád	B.csaba	Fóka 5	HA-4252
20	Liszkay Gyula	Miskolc	Fóka 5	HA-4258
21	Pongrácz Lajos	Szeged	Fóka-C	HA-4239
22	Sebes Attila	Posta	Fóka 5	HA-4255
23	Jankó József	D.újváros	Fóka 5	HA-4248
24	Elek Tivadar	Pécs	Fóka 4	HA-4244
25	Kenyeres József	Szolnok	Fóka 4	HA-4240

SZD – 32A, Foka – 5
HA - 4255⁸⁰

✓ Országos Válogató



Hörvath Balázs gyűjteményéből

⁸⁰ www.avia-info, <http://www.freeweb.hu>

Bajnokság

Dunaújváros 1977. június 16 – július 30.

SZD – 30, Pirat HA - 4337⁸¹

Minden versenyző egységesen Pirat típussal repült,
Pirat.



D.újváros-Bonyhád-D.újváros	152 km	Molnár	71,56 km/h
		Szalai	69,09 km/h
		Fehér	68,26 km/h
D.újváros-Jánoshalma-D.újváros	208 km	Kalász	58,91 km/h
		Pongrácz	57,92 km/h
		Mihók	57,65 km/h
D.újváros-Tamási-Mózs-D.újváros	153,5 km	Szalai	72,79 km/h
		Pongrácz	72,77 km
		Molnár J	69,90 km
D.újváros-Nagypród-Kaszaper-D.újváros	508,5 km	Borosnyai	367,5 km
		Katona	367,5 km
		Spang	365,5 km
D.újváros-Zomba-D.újváros	121 km	Vértés	53,01 km/h
		Fehér	51,05 km/h
		Spang	50,09 km/h
D.újváros-Nagymányok-D.újváros-Nagymányok-D.újváros	306 km	Molnár G	66,07 km/h
		Pongrácz	65,38 km/h
		Spang	64,32 km/h

1	Pongrácz Lajos	Szeged	Pirat	HA-4377
2	Spang Ferenc	IMRK	Pirat	HA-4358
3	Vértés Róbert	Csepel	Pirat	HA-4336
4	Mihók József	Szeged	Pirat	HA-4335
5	Borosnyai Károly	Nyíregyháza	Pirat	HA-4380
6	Szalay József	Győr	Pirat	HA-4349
7	Gallé Miklós	MALÉV	Pirat	HA-4338
8	Daróczy János	Csepel	Pirat	HA-4344
9	Matuz István	IMRK	Pirat	HA-4332
10	Sebes Attila	Posta	Pirat	HA-4337
11	Lajos István	K.félegyháza	Pirat	HA-4364
12	Kiss Zoltán	D.újváros	Pirat	HA-4359
13	Kerling József	Szolnok	Pirat	HA-4340
14	Fehér József	IMRK	Pirat	HA-4333
15	Molnár Géza	Szeged	Pirat	HA-4347
16	Katona Sándor	D.újváros	Pirat	HA-4366
17	Molnár János	Szeged	Pirat	HA-4345
18	Vadon Miklós	MÁV	Pirat	HA-4342
19	Jankó József	D.újváros	Pirat	HA-4348
20	Kalász Tibor	MÁV	Pirat	HA-4341
21	Elek Tivadar	Pécs	Pirat	HA-4329
22	Csiszár Ágnes	Csepel	Pirat	HA-4343

Sebes Attila a HA-4337 Pirat-tal versenyzett.

⁸¹ www.avia-info, <http://www.freeweb.hu>

✓ Országos Válogató Bajnokság

Dunakeszi 1978. június 24 – július 8.

Minden versenyző (16 fő) egységes típussal repült a „kis” kategóriában, *Pirat*. A másikban pedig 19-en versenyeztek, 12 *Foka*, 5 *Cobra*, 2 *ASW-15* géppel.

1	Eugen Sztrecsko	Csehszlovákia
2	Benke Ilona	MALÉV
3	Jozef Kyzivat	Csehszlovákia
4	Matuz István	IMRK
5	Vadon Miklós	MÁV
6	Fehér József	IMRK
7	Jankó József	Dunaújváros
8	Sebes Attila	Posta
9	Vass István	MALÉV
10	Gyôrfi Tibor	Szeged
11	Mogyorósi Zsuzsa	Posta
12	Teleki Béla	Posta
13	Zajos Gábor	Posta
14	Herk József	Csepel
15	Farkas Lajos	MAV
16	Dénes Sándor	Csepel
17	Tuskó Mihály	MÁV
18	Szoboszlai György	Miskolc
19	Molnár Ernő	Szekszárd



✓ XII. Gemenci Vitorlázórepülő Bajnokság

Ócsény 1984. augusztus 11 – 25.

Sebes Attila itt már az *MMRK* színeiben repül. (Műegyetemi és Mezőgazdasági Repülőklubja, 1979. október 1-én vette fel ezt a nevet, korábban MSE, még korábban MSrE, jelenleg ismét MSE)

Ócsény-Baja-Pogány-Ócsény	128 km 2x256 km	Karbolewski	71,56 km/h
		Miklán-Dr.Pierker	224 km
Ócsény - Sárpilis - Érsekcsanád - Dusnok - Mőzs - Ócsény	2x137 km	Virág	79,9 km/h
		Szihay	74,9 km/h
		Dr.Pierker	77,1 km/h
Ócsény - Jánoshalma - Baja - Ócsény	94,5 km 2x189 km	Galló	70,9 km/h
		Dr. Pierker	68,00 km/h
		Karbolewski	63,4 km/h
Ócsény - Kkfháza - Kápolnásnyék - Ócsény	300,5 km	Gyöngyösi	79,6 km/h
		Karbolewski	75,6 km/h
		Vadász	74,5 km/h
Ócsény - Hosszúpályi - Ócsény	512 km	Dr. Pierker	94,3 km/h
		Karbolewski	94,1 km/h
		Miklán	90,3 km/h
Ócsény - Nagyatád - Mkovácsháza - Ócsény	546 km	Karbolewski	94,2 km/h
		Mierkiewicz	87,4 km/h
		Dr.Pierker	83,7 km/h
Ócsény - Pogány - Ócsény - Pogány - Németkér - Ócsény	294 km	Csordás	89,9 km/h
		Dr. Pierker	89,6 km/h
		Nahajevszky	88,5 km/h
		Karbolewski	106,1 km/h
Ócsény - Baja - Ócsény	211 km	Gyöngyösi	96,6 km/h
		Mierkiewicz	98 km/h

1	Dr. Pierker Herbert	Ausztria	Pik-20
2	Karbolewski Roman	Lengyelo.	St.Jantar2
3	Miklán Zoltán	Csepel	St.Jantar2
4	Virágh József	MALÉV	Pik-20
5	Mierkiewicz Jerzy	Lengyelo.	Pik-20
6	Csordás Csaba	Győr	St.Jantar2
7	Csik Jenő	Csepel	Pik-20
8	Galló Béla	MMRK	Pik-20
9	Szihay György	Szombathely	St.Cirrus
10	Vadász László	Győr	St.Jantar 2
11	Moravetz Csaba	Nyíregyháza	St.Jantar
12	Telepovszky Tibor	Szolnok	St.Cirrus
13	Tóth Imre	Nyíregyháza	St.Jantar
14	Sebes Attila	MMRK	Pik-20
15	Nahajevszky Sándor	Csepel	St.Jantar2
16	Teleki Béla	Nyíregyháza	Pik-20
17	Bodnár József	Miskolc	St.Jantar
18	Varga Tibor	Dunaújváros	St.Jantar 2
19	Gyöngyösi Gyula	Szeged	St.Cirrus
20	Tóth József	Dunaújváros	St.Jantar
21	Nolz Herbert	Ausztria	Hornet
22	Stifter András	Szolnok	St.Cirrus
23	Simkó Imre	Miskolc	Pik-20

Eiriavion Pik – 20 D⁸²



- ✓ XII. Gemenci Vitorlázórepülő Bajnokság
Ócsény 1985. augusztus 10 – 23.
Szabad kategória.

Ócsény - Németskér - Ócsény	2x180 km	Mihók	149 km
		Husar	149 km
		Moravetz.	149 km
Ócsény - Pogány - Ócsény	108 km	Kubitsch	94,5 km/h
		Móczán	93,3 km/h
		Keszôcze	92,7 km/h
Ócsény - Pogány - Ócsény	108 km	Kosztka	78,1 km/h
		Kalmár	77,8 km/h
		Mihók	69,9 km/h
Ócsény - Pogány - Ócsény	108 km	Mihók	79,9 km/h
		Kalmár	80,9 km/h
		Kubitsch	80,7 km/h
Ócsény - Szentlôrin Ócsény	133km	Komlós	101,1 km/h
		Podolcsák	94,3 km/h
		Mihók	92,5 km/h
Ócsény - Pogány - D.újváros - Ócsény - Nagydorog - Ócsény	304 km	Mihók	79,3 km/h
		Kubitsch	80,1 km/h
		Móczán	72,2 km/h
Ócsény - Orosháza - Nagyatád - Ócsény	513,6 km	Móczán	371,2 km
		Kubitsch	371,2 km
		Kéri	371,2 km
Ócsény - Pogány - Nagyatád - Ócsény - Pogány - Ócsény	343,5 km	Podolcsák	309,5 km
		Mihók	309 km
		Kosztka	315 km
Ócsény - Pogány - Baja - Ócsény	129,7 km	Móczán	76,3 km/h
		Husar	76,2 km/h
		Mihók	71,3 km/h

1	Mihók József	Szeged	Jantar 1
2	Kubitsch György	MALÉV	Jantar 2B
3	Kalmár István	Pécs	Jantar 2B

⁸² www.avia-info, <http://www.freeweb.hu>

4	Móczán János	MALÉV	Jantar 2B
5	Dr.Kosztka Ferenc	Pécs	Jantar 2B
6	Podolcsák András	Szeged	Jantar 1
7	Husar Johannes	Ausztria	Nimbus 2
8	Komlós Vilmos	MMRK	Jantar 2B
9	Sebes Attila	MMRK	Jantar 2B
10	Kéri András	Dunaújváros	Jantar 2B
11	Keszôcze János	MALÉV	Jantar 2B
12	Tóth I. János	Dunaújváros	Jantar 2B
13	Moravetz Csaba	MMRK	Jantar 2B
14	Vadászi László	Dunaújváros	Jantar 1
15	Dr. Oberhofer	Ausztria Nimbus 3	Nimbus 3
16	Márta László	Dunaújváros	Jantar 1



**SZD – 42 – 2,
Jantar – 2B⁸³**

1985. évi vitorlázórepülő gyémánt- és aranykoszorúsok

Gyémántkoszorúsok

Györfi Tibor (Csongrád Megyei RK)

Kalmár István (Baranya Megyei REK)

Kaszab András (Mátraaljai Szénbányák RK)

Kaszab István (Szolnok Megyei REK)

Laurinyecz Sándor (Békés Megyei REK)

Moravetz Csaba (MMRK)

Arany koszorúsok

Csaba Gábor (Csepel Vas- és Fémmű REK)

Fügedi Ferenc (Szolnok Megyei REK)

Kékesi Sándor (MMRK)

Kiss Zsuzsa (Csepel Vas- és Fémmű REK)

⁸³ www.avia-info, <http://www.freeweb.hu>

Marton László (MALÉV REK)

Nagy Miklós (Postás REK)

Nagy Sándor (Csepel Vas- és Fémmű REK)

Odor Károly (Dunai Vasmű REK)

Ruziczki Pál (Szabolcs Megyei REK)

Sebes Attila (MMRK)

Schindler László (Szekszárd, MÉM Rep. Szóig. RK)

Szakács Ildikó (Csongrád Megyei RK)

Varga Tibor (Dunai Vasmű REK)

Varga Zsigmond (MÁV REK)

Wágner Antal (Békés Megyei REK)

„HAT ÉVVEL EZELŐTT, Kaszab András és Kóré Vilmos vezetésével egy lelkes kis csapat szívós munkával kiirtotta a pipis-hegyi repülőteret bitorló bokrokat, elegyengette a talajt, rendbehozta a hangárt és a kőépületet, majd megvalósult az első 3000 méter feletti magassági repülés. S öt évvel azután, hogy az újjáélesztett gyöngyösi hullámtáborban megrepülték az első aranymagasságot, immár több mint 100 „tisza” 3000 méter és mintegy 20 gyémántmagasság (ezek 60 százaléka jelentette az E-, illetve F-vizsga magassági feltételének teljesítését) bizonyítja a téli hullámtáborok, ügyeletek létjogosultságát, rendkívüli jelentőségét.

Miután a kezdeti eredmények egyértelműen beigazolták, hogy ezen a vidéken nyáron is érdemes folytatni a vitorlázórepülést, 1984 tavaszán megalakult az MHSZ Mátraaljai Szénbányák Repülőklub, melynek tagjai azóta kilenc B-, három-három C- és D-vizsgát szereztek, s nyolcán kapták meg ismét a szakszolgálati engedélyt. A klubrepülés beindulása egyben kedvezőbb feltételeket teremtett a téli hullámügyeletek magasabb színvonalú biztosításához. Igaz, Kaszab András repülőterparancsnok-klubtitkárán kívül más függetlenített szakszemélyzet továbbra sincs a repülőterre „rendszeresítve”, de az ügyeleti szolgálatot így is rendre meg tudják erősíteni – más repterekről – egy-egy hangármesterrel, szerelővel.

Természetesen, ha „alakul az időjárás”, egyszerűen megugrik a társadalmi aktivisták száma. A hajdani „bozótirtók”: Molnár Géza, Csordás Tamás, Pongrácz Lajos, Kóré Vilmos, Telepovszki Tibor, Jász Béla, Kocsis László, Juhász (Sárkány) József és a parancsnok bátyja, Kaszab István is gyakran eljönnek, hogy vontatópilótaként, szerelőként, vagy egyszerű kiszolgáló személyzetként vegyenek részt az esetleges repülési nap gördülékeny lebonyolításában. Ha pedig alkalom kínálkozik rá, repüljenek is...

E nap krónikájához tartozik [1985. december 16.] még, hogy... Moravec Csaba (MMRK), Kalmár István (Pécs) és Györfi Tibor (Szeged) szintén befejezték az F-vizsgát; Juhász (Sárkány) József (Gyöngyös), Csaba Gábor (Csepel) és Nier Imre (öcsény) pedig gyé-

mántmagasságot repült, míg Kiss Zsuzsa (Csepel) és Sebes Attila (MMRK) az aranykoszorú megszerzéséhez hiányzó magassági feltételt teljesítette...⁸⁴

✓ VI. Alföldi Vitorlázórepülő Bajnokság

Szeged 1986. augusztus 9 – 22.

Szeged - Orosháza - Szeged - Orosháza - Szeged	226,4 km.	Kéri	75,4 km/h
		Dr.Nagy	77,6 km/h
		W.Szabó	74,3 km/h
Szeged - Berettyóújfalu - Szeged	309,3km	Koppány	93 km/h
		Kapuy	89,8 km/h
		Cselótei	89,3 km/h
Szeged - Doboz - Szeged - Berettyóújfalu - Szeged	516,3km	Fehérvári	79,2 km/h
		Kéri	71,6 km/h
		Koppány	72,3 km/h
Szeged - Doboz - Szeged	202,7 km	Fehérvári	88,6 km/h
		W.Szabó	86,4 km/h
		Dr.Nagy	85 km/h
Szeged - Bcsaba - Kkfháza - Szeged - Gádoros - Kkf. - Szeged	416 km	Dr. Nagy	82,4 km/h
		W.Szabó	78,3 km/h
		Koppány	76,6 km/h
Szeged - Siófok - Nagykőrös - Szeghalom - Szeged	523,4 km	Oberhoffer	91,9 km/h
		Fehérvári	83,5 km/h
		W.Szabó	83,4 km/h
Szeged - Doboz - Abony - Szeged	312 km	Kéri	86,9 km/h
		Dr. Kosztka	87,9 km/h
		Toth I. J.	87,7 km/h
Szeged - Füzesgyarmat - Szeged - Csökmő - Szeged	509,1 km	Kéri	397,6 km
		W.Szabó	397,6 km
		Sebes	397,6 km
Szeged - Ruzsa - Maroslelle - Ruzsa - Szeged	145,5 km	Kapuy	100,5 km/h
		Cselótei	97 km/h
		Lefka	95,6 km/h

1	Kéri András	Dunaújváros	Jantar 1
2	Dr.Nagy Sándor	Győr	Jantar 2B
3	Koppány György	Csepel	Jantar 2B
4	Walter Szabó	Ausztria	Jantar 2B
5	Dr. Kosztka Ferenc	Pécs	Jantar 2B
6	Tóth I. János	Dunaújváros	Jantar 2B
7	Fehérvári Tamás	MÁV	Jantar 2B
8	Oberhofer H.	Ausztria	Nimbus 3
9	Moravetz Csaba	MMRK	Jantar 2B
10	Cselótei József	MALÉV	Jantar 2B
11	Sebes Attila	MMRK	Jantar 2B
12	Kapuy László	Posta	Jantar 2B
13	Nagy Miklós	Posta	Jantar 2B
14	Lefka József	Posta	Jantar 2B
15	Husar Johannes	Ausztria	Nimbus 2
16	Dr. Balassa László	Péc	Jantar 2B
17	Szekér József	Kkfháza	Jantar 2B

⁸⁴ Büki Péter: Bevált a hullámügyelet Arany- és gyémántmagasságok Repülés, 1986 (39. évfolyam, 1-12. szám)1986-03-01 / 3. szám

18 Tóth József Dunaújváros Jantar 2B



Feketes Gábor gyűjteményéből

SZD – 42 – 2,
Jantar – 2B⁸⁵

- ✓ V. Kohász Kupa Vitorlázórepülő Verseny
Dunaújváros, 1987. június 17 – 28.
Szabad osztály



Dósa József gyűjteményéből

SZD – 42 – 2, Jantar – 2B,
HA-4418

Dujváros - Bonyhád - Dujváros	226 km.	Kustra	85,7 km/h
		Csordás	85,3 km/h
		Nahajevszky	80,9 km/h
Dujváros - Nagydorog - Ócsény - Nagydorog - Dujváros	144 km	Tombác	67,7 km/h
		Magvasi	65 km/h
		Kékesi	64,8 km/h
Dujváros - Nagydorog - Dunavecse - Nagydorog - Dujváros	159 km	Kustra	61,1 km/h
		Csík	57,6 km/h
		Csordás	55,5 km/h

1	Csordás Tamás	Malév	Jantar 2B	HA-4423
2	Csík Jenő	Csepel	Jantar 2B	HA-4456

⁸⁵ www.avia-info, <http://www.freeweb.hu>

3	Magvasi Lajos	Pécs	Jantar 2B	HA-4420
4	Kékesi Sándor	MMRK	Jantar 2B	HA-4419
5	Tóth Géza	Csepel	Jantar 2B	HA-4451
6	Nahajevszky S.	Csepel	Jantar 2B.	HA-4428
7	Tombác Jenő	Szeged	Jantar 1	HA-4351
8	Kustra Rudolf	D.újváros	Jantar 1	HA-4357
9	Pálfi Károly	D.újváros	Jantar 2B	HA-4455
10	Porcsalmi Z.	MÁV	Jantar 2B	HA-4457
11	Sebes Attila	MMRK	Jantar 2B	HA-4418
12	Urbán József	Pécs	Jantar 2B	HA-4450
13	Dr. Lendvály Cs.	D.újváros	Jantar 2B	HA-4424

„Ha december közepén valaki azt jósolja, hogy ezen a télen mintegy húszán repülnek „tisza” 5000-es magasságot a Pipis-hegyen, s lesz olyan nap, amikor legalább tíz gyémántmagasság születik, valószínűleg mosolyogtam volna az optimizmusán, még ha nem is tartottam volna lehetetlennek. Ugyanis ennnyire kedvező technikai feltételekkel – 17 vitorlázó és 2 motoros repülőgéppel – még nem vártuk a hullámfelhők megjelenését...

Természetesen estére ismét fenn voltam a hegyen, ahol annyian tolongtak már, hogy Varga Jocóval és Sebes Attilával Mátrafüreden kellett szállást kérnünk. Szerencsénkre ezúttal sem a szél, sem a hullámfelhők nem tartottak pihenőnapot...

A kiértékeléskor az is kiderült, hogy december 29-én mindent felülmúló napi „gyémántcsúcs”: 19 tiszta ötezer méteres magasság született.

Ám még nem volt vége, hiszen minden valamire való csoda három napig tart. 30-án még nyolcán repültek gyémánt-, további öten pedig aranykoszorú-magasságot. Ezzel összességében 71-re gyarapodott a tíz nap alatt elért 5000 méteres relatív emelkedések száma. Befejeztek 22 F- és 30 E-vizsgát, valamint 47-en teljesítették a gyémántkoszorú magassági feltételét

Hasonló „gyémántzáporra” még a nálunk is sokkal kedvezőbb feltételekkel rendelkező országokban is ritkán akad példa! S ennyi „tisza” 5000 métert a magyar vitorlázórepülés eddigi hat évtizedes története alatt összesen nem repültek. A repülők egybehangzó véleménye: a Mátra „törlesztett”, Pipis-hegy nagyvonalúan megfizette a beléfkettett pénzt és energiát. Egyúttal határozott választ kaptak azok is, akik netán kétségbevonták a Mátra hullámtereinek gazdaságos kihasználhatóságát. Mert a körülményeket vizsgálva, ez a sikorsorozat egyáltalán nem tekinthető csak a véletlen művének, sem pedig az időjárás csodájának. Akárcsak az, hogy nem kevesen voltak, akik az első kísérletükre vizsgafeltételeket tudtak – biztonságosan, látás mellett – repülni.

Az újdonsült „ötezeres” pilóták: Galló Béla., MMRK, 5570 méter; Kállai Tibor. MALÉV, 5281 méter; Fehérvári Tamás, MÁV, 5200 méter; Gyöngyösi Gyula, Szeged, 5310 méter; Barka József, Kaposvár, 5230 méter; Miklán Zoltán, Csepel. 5185 méter; Telepovszki Tibor, Szolnok, 5400 méter; Tóth I. János Dunaújváros, 5270 méter; Szász Alajos, Nyíregyháza, 5018 méter; Benke Ilona, MALÉV, 5230 méter; Cselőtei József, MALÉV, 5270 méter; Kéri András, Dunaújváros, 5620 méter; Kékesi Sándor, MMRK, 5537 méter; Pálfi Károly, Dunaújváros, 5040 méter; id. Müller Sándor, Csepel, 5275 méter; Lantos György, Szeged, 5975 méter; Virágh József, MALÉV. 5987 méter; Farkas György. Szekszárd, 5725 méter;

Koppány György, Csepel, 5147 méter; Sajti János, MMRK, 5345 méter; Pudleiner József, MMRK, 5100 méter; Bodnár József, Miskolc, 5017; jászapáti Huba, Esztergom, 5193 méter; Bódi György, Miskolc, 5040 méter; Tiringer László, MMRK, 5125; Bereczky Ferenc, MMRK 5012 méter; Dózsa Sándor, MMRK. 5080 méter; Sellyei Péter, MMRK, 5375 méter; Szentgyörgyi György, Szekszárd, 5500 méter; Körmendi László, Szekszárd. 5650 méter; Porcsalmy Zoltán, MÁV, 5312 méter; Sin Sándor, Dunaujváros, 5268 méter; Gergye Attila, Dunaujváros, 5032 méter; Bánkuti László, Postás, 5171 méter; Bognár Tibor, Győr, 5250 méter; Simó András, Dunaujváros, 6322 méter; Mészáros Imre, Kiskunfélegyháza, 5287 méter; Kereszt József, Győr. 5362 méter; Vlaszák Lajos, Kiskunfélegyháza, 5300 méter; Kiss Zsuzsa, Csepel. 5751 méter; Kelemen Ferenc, Győr, 5312 méter; Budai Zoltán, Miskolc. 5437 méter; Mázán András, Békéscsaba, 5480 méter; Mészárosé Halmi Zsuzsa, Kiskunfélegyháza, 5366 méter; Marton László, MALÉV, 5106 méter; Rónai Péter, Postás, 5450 méter; Horti Kálmán, MMRK, 5400 méter; Bitterné Zsolnai Rita, MALÉV, 5456 méter; Halasi Gáborné, Békéscsaba, 5407; Madas László. Dunaujváros, 5160 méter; Schuller István. Csepel, 5550 méter; Emődi József, MÁV, 5342 méter; Szabó János, Postás, 5100 méter; Büki Péter, MÁV, 5107 méter; Sarkadi Dénes, MMRK, 5312 méter; Varga József, Szolnok, 6115 méter; Langer Tibor, Csepel, 5275 méter; Óvári Béla, Esztergom. 5195 méter; Takács Márton, Szekszárd. 5392 méter; Balasi László, MALÉV, 6300 méter; Ménes Ferenc, Makiár, 5742 méter; Nagy Károly, Békéscsaba, 5512 méter; Csépi László, MALÉV, 5607 méter; Lendvai Róbert, Nyíregyháza, 5348 méter; Varga Tibor, Dunaujváros, 5095 méter; Rác Ernő, Kiskunfélegyháza, 5300 méter; Gál Sándor, Szolnok, 5131 méter; Böszörményi Jenő, Miskolc, 5000 méter; Albrecht Vilmos, Makiár, 5411 méter.

*További 25 pilóta teljesítette az E-vizsga magassági [3000 méter tiszta magasság] fel-tételét.*⁸⁶

Attila a versenyzés mellett valószínűleg tovább folytatta a „gyémánt”-ok irányában is a repüléseit. Ezt igazolják a következő sorok.

„Visszaemlékezésemet annak a napnak a történetével zárom, ami számomra a gyémánt-magasság elérését jelentette...

1987. december 30-án éjjel egy óra volt, csörgött a telefon. „Jenő riadó van!” Kérdezte is a feleségem, hogy ilyenkor hova megyek „Pipishegyre” – válaszoltam...

9 óra körül startolta először, kétszeri próbálkozás után dél felé állt ismét elém a vontatógép...

Gyenge volt a hullám, igyekeztem, hogy a „0”-ba, vagy a 0,5 m/s-ba benne maradjak. Ez így ment három órán át...

Mikor a nap már lemenőben volt, akkor kezdett el az emelés erősödni. Azt tapasztaltam, hogy előre haladva először 0,5 -, 1,5 m/s volt és egyszer csak bejött a 2 m/s. A látási viszonyok nagyon jók voltak. Ahogy emelkedtem odajött mellém Sebes Attila – aki valamikor Miskolcon repült. Átszóltam rádión, hogy maradjon ott, próbáljuk meg együtt kirepülni az 5000 m-t. Ek-

⁸⁶ Büki Péter: „Gyémántzapor” Pipis-hegyen Repülés, 1988 (41. évfolyam, 1-12. szám)1988-02-01 / 2. szám

kor még 1500 m-en voltunk, de itt megszűnt az emelés, ácsorogni kellett. Egyszer csak rádión átszólnak, akik a markazi hullámtérben voltak, hogy menjünk át oda, ott nagyobb az emelés, van már 0-, meg 1 m/s is. Erre Attila fogta magát és elment, így ottmaradtam egyedül. Mondanom sem kell, hogy aki ott repült a markazi hullámban, annak, egynek sem sikerült ezen a napon az 5000 m-t kirepülni.

Ebben a hullámtérben egyedül értem el 6000 m-t. Ahogy ballagtam előre, úgy erősödött az emelés, - 2,5 m/s volt a maximum, amely egészen 6100 m-ig emelt....

A Pipis-hegyen akkor gyémánt-eső hullott – azon a héten 31-en repülték ki az 5000 m-t...⁸⁷

Őszintén remélem, hogy ezek között *Attila* is ott volt!⁸⁸

⁸⁷ Böszörményi Jenő visszaemlékezése. A miskolci sportrepülés és ejtőernyőzés története.

⁸⁸ Dúzs István úrnál próbáltam meg Sebes Attila után kutatni, de sajnos ők is elvesztették vele a kapcsolatot, miután elköltözött Budapestről. (RZ)

Skultéty Gyula

Róla nem sok mindent tudunk már kideríteni. Annyi azonban bizonyos, hogy a háború előtt az ózdi cserkészrepülők között szerepelt a névsorban, azokkal, akik az 1940-es évek elején csatlakoztak és lettek repülőnövendékek.

A „C” vizsgát 1947-ben repülte meg. A „D” vizsga azonban egyértelmű eredményekkel dokumentált.

M. Szemesi György

(1930-2011)

M. Szemesi György aranydiplomás repülő-gépészmérnök. Író, költő, szobrász. Írásai, versei irodalmi folyóiratokban jelentek meg. Egy, gyermekeknek szóló meséskönyve, kiadásra került. Kispasztikái számos helyen megtalálhatók.

A „*Termik*” című írására véletlenül bukkantunk rá a nem éppen repüléssel foglalkozó, *Krisztály* irodalmi folyóiratban, amely egy, a *bánrévei repülőtéren* történt emlékezetes repüléséről szól.

Személyesen sajnos nem találkoztam vele, de számos e-mailt váltottunk. Megígérte, hogy fényképeit, korábbi írásait átnézi és azt könyvem számára rendelkezésre bocsátja. Mivel hosszú ideig nem jelentkezett, újra kerestem, de ekkor már unokája válaszolt helyette. Sajnálatos módon mindeközben beteg lett és rövid időn belül elhunyt. Unokája, *M. Szemesi Anita* adta át azokat a visszaemlékezéseket, írásokat, amely alapján repülős életéről, fiatalságáról képet nyerhetünk és bepillantást kaphattunk az 1950-es évek, bánrévei nagy repülőtáborába is.

Ezeket az írásokat – amit részben ő, részben unokája adott át – én a tiszteletünk jeléül közre adom, mert nagyon érdekesek, tanulságosak. *M. Szemesi György* megérdemli, hogy a repülésről szóló gondolatait sokan megismerjék!

1930. június 15-én született. Gyerekkoráról, majd a kezdődő repülős életéről így ír:

„Mecsekalján, Pécs közvetlen szomszédságában elhelyezkedő kis településen születtem, de gyermekkoromat és iskolás éveimet Pécsen éltem. Amint megtanultam írni, olvasni nagyon megszerettem a kalandregényeket. Gyakran úgy elfeledkeztem a való helyzetről, hogy a kalandozóval együtt tettem, amit ő tesz és éltem a kalandos életet.

Ezért aztán, amikor a háború befejeztével, a pécsi repülőtéren embereket toboroztak a háborús károk eltakarítására én is jelentkeztem, mert a repülésnek még a gondolata is felvillanyozta képzeletemet.

A háború nem kímélte a sportrepülést sem. A pécsi repülőtéren lévő vitorlázó gépek is áldozatul estek a rombolásnak. A helyreállítást társadalmi munkával próbáltuk elvégezni.

A vitorlázó gépek abban az időben teljesen faépítésűek és vászonborításúak voltak. Először a repülő hangárban rendet kellett tenni, amit nagy igyekezettel és szorgalommal végeztünk. Akkor még a szombat, munkanapként szerepelt, így csak a vasárnapi idő állt rendelkezésünkre, de azt teljes egészében erre szenteltük. Nyári időben a munkaidő végén is gyakran tovább dolgoztunk.

Egy kétüléses "Cimbora", két "Tücsök", egy "Vöcsök" és egy "Pilis" típusú gép állt rendelkezésünkre. Természetesen a javítások elvégzése után. A gépek javítása, a repülés iránt elkötele-

zett lelkes szakemberek irányításával történt. A javító lakkok, vásznak és egyéb speciális faanyagok biztosítása eléggé nagy nehézségekbe ütközött.

A reptéren találtunk egy köteg nagyon összekuszált drótkötelet, amit a vontató csörlőhöz lehetett volna használni, ha sikerül kibogozni. Neki láttunk ennek a nem egyszerű feladatnak bőrkesztyűben húztuk az egész reptér hosszában. Ahol valami erős törést vagy szakadást találtunk azt kijavítva, összefonva szépen feltekertük a csörlő dobjára. Igaz, hogy sok időnk ment rá, de megérte, mert így már legalább a vontatáshoz kötél állt rendelkezésünkre.

Eztán a csörlő motorjának generálózását végeztük el. Azt is megoldva már csak a repüléssel kapcsolatos engedélyek és működtetés adminisztratív feltételeit kellett elvégezni. A Magyar Repülő Szövetség tagjainál fiatalok esetén a szülői hozzájárulást is igényelte. Nekem az édesapám hozzájárulását sikerült megszerezni. Így ez az akadály elhárult, de még ezzel nem lett minden rendben, mert orvosi alkalmasságot is meg kellett szerezni, ezt is sikerrel megkaptam. A repülő szakorvosi vizsgálatot (röviden orvosi szakszót) évente kellett megismételni. Tagja lettem az OMRE-nak, az Országos Magyar Repülő Egyesületnek.

Az első magyar sportrepülő tábor Pécsett tartották, melyen nekem is sikerült részt venni. Ide az ország más helységeiből is jelentkezettek.

A javítási munkák végzéséért jutalomrepülést kaptunk, a kétüléses Cimborán.

Egy alkalommal vasárnap a család elhatározta, hogy meglátogat a repülőtéren, és hoznak egy kis ebédet, a kedvencemet, mákos tésztát. Amikor oda érkeztünk, de nem találtak sehol sem, érdeklődtek, hogy hol vagyok és akkor azt mondták, hogy most éppen a „föld és ég között” van, mert éppen a Cimborá fedélzetén élveztem a gyönyörű kilátást felülről. Nagyon büszkén meséltem élményemet, ami rendkívülinek tűnt akkor nekem és azt tudtam csak mondani, hogy ennél magasabb érzést ez ideig nem tapasztaltam. Felülről nézni az apró mozgó emberkéket, járműveket, mint ha a nyüzsgő élet kicsinyített mását látná az ember, fantasztikus érzés kerített hatalmába.”⁸⁹

A repülés kezdete tehát Pécs, egészen az „A” vizsgával bezárólag, majd egyetemistaként a Hármashatárhegy.

„A repülőtábor nyári szünetben került megrendezésre. A repülőtéren katonai sátoztáborban vaságyakon elszállásolva.

A konyhai felszerelést is katonai gulyáságyúval oldották meg, az étkezés is csajkában történt. Az ellátás az viszont olyan magas színvonalon került megszervezésre, hogy egy kissé elfeledtünk a háborús éhezésekről.

Egy napon, amikor már a levest elfogyasztottuk, bejelentette a szakács, hogy szilvás gombóc a második fogás és „gombócevő” verseny lesz. Én pedig már két csajka paradicsomlevest megettem, mert azt nagyon szerettem.

⁸⁹ M. Szemesi György: Ég és föld között.

Tízesevel osztották a gombócokat. Egyesek már az első adagból is hagytak. A harmadik adagból, csak kettőt hagytam meg, így a versenyben huszonnyolc gombóccal csak a harmadik lettem. Csonka Feri barátom pedig harminckettővel a második, az első pedig harmincöt gombóccal egy sovány magas fiú lett, aki olyan sovány és magas vékony gyerek, hogy a gombócok majdnem kidomborodtak a hasán.

Az ebéd utáni szokásos pihenésben a lefekvést el kellett halasztanom és csak állva, sétálva tudtam, a gombócok visszakívánczozását elkerülni.

A repülőtábor azért is emlékezetes számomra, mert a későbbiek során, az egyetemen azokkal a fiúkkal és lányokkal is találkoztam, akik részt vettek ebben az embert próbáló sportban. Ezekre az élményekre visszaemlékezni nagyszerű dolog. Bár a repülést sokszor akadályozta a gyenge műszaki felszerelés, mégis nagy előrelépést jelentett ebben az időben a háborús eseményekből történő kibontakozás. Egy repülési élmény kárpótolt bennünket a sok elvégzett munkáért.

A repülő táborban sikerült az "A"- vizsgát megszerezniem 1948. augusztus 24.-én, egy Vöcsök típusú vitorlázó repülőgéppel. A vizsga letételéig 32 csúszást, ugrást és siklást végeztem, Körmendi Vilmos repülésvezető irányításával...⁹⁰

„...A későbbiekben pedig már a hármashatárhegyi repülőtéren a Műegyetemi Repülő Klubban folytattam a repülést. A „B1” vizsgát 1950. június 8.-án a „B2”, a „B3”, „B4” és „B5” – június 18.-án tettem le, Nagy Hugó repülésvezető – oktató vezetésével, ez alatt 59 felszállást hajtottam végre, összesen 35 perc repülési idővel...”

Az időpontok összerendezése után állapítottam meg, hogy a bánrévei repülőtáborban 1950 nyarán (június 18. után és szeptember 10. előtt) vett részt

„...A bánrévei repülőtér az ország észak- keleti területén fekszik, közel az akkori Csehszlovák, ma Szlovákia határánál. A határfolyó, a Sajó mely mellett helyezkedett el a sportrepülőtér. Nagyon szép ideális környezetben, repülős szemmel nézve, ha felülről szemléltük a tájat láthattuk a Bükk hegységet és a Mátra vonulatait. A Sajó folyó akkor éppen egy keskeny kis patakocska volt. Felülről a repülőgép üléséből, úgy nézett ki, mint ékkövekkel kirakott derékszűj, a víztükre csillogott a napsütésben.

Háromhetes sportrepülő táborban vettem részt. A társaság mind a repüléssel elkötelezett ifjak fiúk lányok, tele fiatalos energiával, esténként a tábortűz mellett élénk nótázás, repülős élmények mesélése. A vitorlázó repülés fortélyainak elsajátítását gyakoroltuk. Én már túl voltam a „B” vizsga fokozaton és készültem a „C”- vizsgára.

Az elméleti foglalkozásokon a repülési naplónkba meg kellett határozni a feladatok vonalas rajzát, mérték helyesen. A vontató kötél leoldásától az iskola négyszög repülése során a lehetséges fordulók helyeinek bejelölését, majd a leszállás helyének és irányának meghatározását.

⁹⁰ M. Szemesi György: A repülőtábor

Természetesen a széliránynak és erősségének figyelembe vételével a várható helyzetet. Azért, hogy a repülés során mindenre fel legyünk készülve.

Minden nap újabb és újabb megmérettetés várt ránk.

Egy nagyon kellemes termik képződésre alkalmas napon kerültem sorra a repülési feladatom végrehajtására. Beültem a Vöcsök típusú gép vezető ülésébe és vártam az indító parancsot. Ezt a csörlőnél lévő repülésvezető adta ki, melyet zászlójelzéssel adtak tudtunkra. A szárnyvéget egy segítő növendék tartotta addig, amíg a vontatóval gép sebességet kap és a kormányokkal, a csűrő, láb, és botkormánnyal az irányítást a pilóta végezheti.

A csörlő mellől leadott zászlójelzésre a vontató kötél megfeszült és a gép elindult a csúszótalpon, és amikor már kellő sebességet ért el a magassági botkormánnyal felemeltem a gépet és mindaddig emelkedtem, amíg a csörlő melletti zászlójelző oldást nem jelzett a lehető legmagasabb pontnál. Intésére leoldottam a vontató kötelet és elkezdtem a feladatom végrehajtását. Letekintettem, a földre és követtem a vontató kötél esésének útját, minden rendben történt.

Először egy balfordulóba kezdtem, meghatározott feladatnak megfelelően. Az előttem lévő légtérre néztem és meglepődve vettem észre, hogy egy gólya kiterjesztett szárnyakkal, éppen termikelt. Egy szárnycsapás nélkül tollazatának kis mozgásával gyönyörűen mutatta, hogyan is kell ezt a műveletet végezni. Minden repülő tudja, hogy a gólyák ennek nagy mesterei. Mondtam is neki:

– *No, pajtás, most ellesem a tudományodat.*

Megpróbáltam alá húzódni és valóban engem is emelni kezdett a termik, a felfelé mozgó levegő. Sikerült is szépen emelkednem, együtt végeztük a körözést. Igen ám, csakhogy, a felfelé mozgó levegő és a gólya nem vette észre, velük együtt én sem figyeltem fel erre, hogy az országhatár másik oldalára kerültünk. Csak a gólyát és a termiket figyeltem, így én is átkerültem a határ másik oldalára.

Időnként azonban az alsó régiókra is figyelni kellett. Amikor letekintettem, nem tudtam, miért jeleznek a zászlóval azonnali leszállást, mert olyan jól éreztem magam és szerintem a feladatnak megfelelően hajtottam végre a repülésemet. A parancs, az parancs, a leszállás ilyenkor kötelező, elvégeztem a reptérre való besorolást és a leszálló jel mellé szépen leszálltam. Akkor derült ki, hogy átléptem a képzeletbeli országhatárt fenn a levegőben és ezt telefonon a határőrizeti szervek, észrevételezték a parancsnokságunk felé. Abban az időben igen komolyan vették a határnak bármilyen módon való átlépését.

Azért részemre különösebb baj nem származott belőle, de a kellemes repülési feladatomat kettészakította. A gólya mit sem törődött a határral ő végezte tovább a kellemes repülését. Én pedig bántam a jó termik elvonulását a határon túlra.

A táborozás ideje alatt aztán nem jött el a gólya megmutatni az utat a termik felé, ezért a „C”- vizsgámra csak később kerülhetett sor...⁹¹

⁹¹ M. Szemesi György: Termik (A leírás alapján teljesen egyértelmű, hogy a repülés a községtől és a repülőtértől nyugatra eső, határmenti légtérben történt, ahol nagyterjedésű szántóföldek voltak a határ mindkét oldalán. A határ a szántóföldi területekre esik, fennről nem látható.. A szerző némiképp téved, mert a Sajó ezen a részen

A „határsértéseket” Bánrévénel egy időben kimondottan komolyan vették... Mondjuk értelme nem sok volt, legfeljebb a legendás „magyar – csehszlovák elvtársi, testvéri viszonyt” bizonyította... Annyi azonban biztos, hogy a repülőtéri fejezetben bemutattuk a jellemző szélirányokat. Ez döntően völgyirányú. azaz a K-Ny-i és Ny-K-i, így ezek a szelek nagyjából az összesnek a felét tették ki. Így le- de felszállásnál is nagyon figyelni kellett a repülőtértől nyugatra levő határra.

A „C” vizsga is hamarosan meglett *Szemesi Györgynek*.

„...A „C” vizsgát a Hármashatárhegyen hajtottam végre 18 perc repüléssel 1950. szeptember 10.-én, Zarnóczy Tibor repülésvezető irányításával. Ekkor már több mint két óra repülési idővel rendelkeztem.

A repüléssel való találkozásom, életem pályáját nagymértékben meghatározta. A pécsi repülőtáborban eljegyeztem magam a repüléssel. Ez az érzés, ami fentről látható, az semmivel sem pótolható élményt jelentett számomra. Szinte kitágult a világ előttem és az olvasmányaimból eredő élmények megelevenedtek. Ezért aztán, amikor az egyetemi repülő klub létezéséről tudomást szereztem, a tagjai sorába léptem.

Az egyetemi feladatok is nagy erőpróbát jelentettek, de ez nem akadályozott meg, hogy a repüléssel kapcsolatos élményeimet ne gyarapítsam. Erre vasárnaponként nyílt lehetőség a Hármashatár-hegyen. Minden vasárnap, esőben, szélben, ha esett, ha fújt, de a megszállottak mentek a hegyre, s közöttük én is. A hegyen szép időben sok kiránduló is járt. Nagy tisztelettel és elbűvölve nézték a felettük elsuhanó vitorlázó repülőgépeket. Mi hajnali hatkor indultunk az egyetemi teherautóval, ha esett, akkor ponyvát terítettünk a plató fölé, akkor is mentünk. Az egyetemi menzán, ahol étkeztünk már ismertek bennünket és vasárnaponként hideg csomagot készítettek el számunkra. Amíg mások a jó vasárnapi menüt ették, mi a szalonnából és konzerv húsból falatoztunk.

Mondhatom, hogy mi szerencsésebbnek éreztük magunkat ezzel a lehetőséggel, mint akiknek ez nem juthat osztályrészül. A budai hegyek felett leginkább az északnyugati széllel lehetett jól repülni. A hegyen csúszda pályák voltak megépítve, amelyre a vitorlázó repülőgépet a szélirányba állítva, a hátsó far részénél egy kikötő bilincsel, amelyik egy külön karral oldható. Az orrészén egy olyan kampóba akasztották a gumikötelet, melyből a gumikötél végén lévő horog hátrafelé húzva automatikusan kiakadt. A két oldalon elhelyezkedő hat-hat mancsaft feszítette meg a gumikötelet, melyet kellő feszesség után a repülésvezető kezében lévő zászlócskával történő intése után a farbilincsnél lévő ember kiakasztotta a csúszdához kikötött gépet, így az a gumikötél feszességének megfelelően kisiklott a völgy felé. A szél a hegy vonulatának megfe-

északról délre folyik, de nem határfolyó. Mérete is kisebb, mert a Rima folyóval csak Sajópüspöki előtt egyesül és innentől azért már méretesebb. A Sajó É-D –i irányú szakasza Szlovákia területére esik és a bánrévei határtól 0,7...1,2 km távolságban van.. A Sajópüspöki melletti Rima torkolatától fordul be hazánk felé, de ekkor már Ny-K irányt vesz fel.

*lélően felfelé mozgásával felemeli a vitorlázó repülőt, melyet aztán a pilóta a kormányok segítségével mindig a széllal szemben igyekszik, a felfelé áramlást kihasználni.*⁹²

„ A pécsi repülőtáborban eljegyeztem magam a repüléssel. Ez az érzés, ami fentről látható, az semmivel sem pótolható élményt jelentett számomra. Szinte kitágult a világ előttem és az olvasmányaimból eredő élmények megelevenedtek. Ezért amikor az egyetemen a repülő klub létezéséről tudomást szereztem, a tagjai sorába léptem. Az egyetemi feladatok is nagy erőpróbát jelentettek, de ez nem akadályozott meg, hogy a repüléssel kapcsolatos élményeimet ne gyarapítsam. Erre vasárnaponként nyílt lehetőség a Hármashatár-hegyen. Minden vasárnap, esőben, szélben, ha esett, ha fújt, de a megszállottak mentek a hegyre, s közöttük én is. A hegyen szép időben sok kiránduló járt. Nagy tisztelettel és elbűvölve nézték a felettük elsuhanó vitorlázó repülőgépeket.

Mi hajnali hatkor indultunk az egyetemi teherautóval, ha esett, akkor ponyvát terítettünk a plató fölé, akkor is mentünk. Az egyetemi menzán, ahol étkezünk már ismertek bennünket és vasárnaponként hideg csomagot készítettek el számunkra. Amíg mások a jó vasárnapi menüt ették, mi a szalonnából és konzerv húsból falatoztunk.

Mondhatom, hogy mi szerencsésebbnek éreztük magunkat ezzel a lehetőséggel, mint akiknek ez nem juthat osztályrészül.

A budai hegyek felett leginkább az északnyugati széllal lehetett jól repülni. A hegyen csúszda pályák voltak megépítve, amelyre a vitorlázó repülőgépet a szélirányba állítva, a hátsó far részénél egy kikötő bilincsel, amelyik egy külön karral oldható. Az orrészén egy olyan kampóba akasztották a gumikötelet, melyből a gumikötél végén lévő horog hátrafelé húzva automatikusan kiakadt. A két oldalon elhelyezkedő hat-hat úgynevezett „mancsaft” (repülő növendék) feszítette meg a gumikötelet, melyet kellő feszesség után a repülésvezető kezében lévő zászló jelzése után a farbilincsnél lévő ember kiakasztotta a csúszdához kikötött gépet, így az a gumikötél feszességének megfelelően kisiklott a völgy felé.

A szél a hegy vonulatának megfelelően felfelé mozgásával felemeli a vitorlázó repülőt, melyet aztán a pilóta a kormányok segítségével mindig a széllal szemben igyekszik, a felfelé áramlást kihasználni.

A felső reptéren nem volt leszállásra alkalmas terep, ezért csak az alsó völgyben lehetett leszálló pályát létesíteni. A gépeket onnét, gyalogosan kétkerekű alkalmatosságon kellett fel „keccselni”, (tolni) a kilövő helyre. Ez a feladat igen megerőltető és jelentős időt igényelt a nyolc – tíz ember számára. Ez meghatározta a repülési feladatok végrehajthatóságának lehetőségét, de az időjárás is beleszólt. Egy – egy néha néhány perces repülésért igencsak meg kellett dolgozni minden embernek, mégis vállaltuk ezt a nem mindennapi feladatot.

*Később ugyan már több gépet vontába kapcsolva traktorral sikerült felvontatni, de amíg ez lehetővé vált csak a gyalogos keccselés állt rendelkezésünkre.*⁹³

⁹² M. Szemesi György: A repülőtábor

⁹³ M Szemesi György: Repülés

„A Vöcsök típusú repülőgép javítása elkészült a Hármashatárhegyi felső műhelyben. Le kellett repülni az alsó reptérre, ahol az „A” - vizsgára készülők a felszállást, siklásokat gyakorolták.

Nagyon szép ragyogó napsütéses termik (meleg levegő feláramlás) képződésre alkalmas időben, mint segédoktátora, reám hárult az a feladat, hogy berepüljem a megjavított gépet. A felújított gépet kitoltuk az északnyugati starthelyre. A starthelyen beültem a pilóta helyére. Kipróbáltam a kormányok mozgását, mindent rendben találtam.

A gép faránál lévő bilincsbe beakasztották a drótkötél végén kilincsszerkezetet, melyet egy meghosszabbított kioldó zsinórral az egyik segítő a zászlójelzésre húzott meg, hogy a gépet elengedje.

A gumikötelet beakasztották az orrnál lévő horogba és a két kötélen elhelyezkedő három-három „mancsaft” megfeszítette azt, és amikor kellő feszes lett az indító jelzésére a farbilincset meghúzta és kioldotta a gépet a kötélekből. A gumikötél feszességének megfelelően, a repülőt csúzli szerűen kilőtte a csúszdán ezt követően a gumikötél bilincse automatikusan leoldódott a gépen lévő horogról, mely után már a gép a pilóta irányítási hatáskörébe került.

A repülési feladat: start után bal forduló utána az alsó hangár felett jobb fordulóval elveszteni a magasságot és leszállni az alsó hangár előtti terepen, – ez került a repülési naplómba bejegyzésre.

Az idő kitűnő, napsütéses, ideális a feladathoz, enyhe északkeleti széllel.

Az ülésből jeleztem, hogy startra kész vagyok, a fentiek szerint elstartoltam.

A start után a balfordulóhoz az oldalkormányt nem tudtam belépni - egy kissé meglepődtem a helyzeten, – de valami akadályba ütközött a lábkormány – és már nagyon közeledett felém a sziklás hegy csúcsa és változatlanul nem engedelmeskedett a kormány a balfordulóhoz, próbáltam jobbra, arra engedett:

–Most mit tegyek, ha a meghatározott feladatot hajtom végre összetöröm a gépet, és magamat, a másodpercek töredéke állt rendelkezésemre. Gyors helyzetértékelés után döntöttem és egy jobb spirálba kezdtem, így egy termik segítségével ki kerültem a sziklás hegyet a völgykatlan felé. A helyes döntésemmel elkerültem az ütközést, csakhogy ezt a repülésvezető nem tudta, és a többiek is megrémültek, amikor látták a furcsa manővert.

Nem tudták mire vélni, hogy nem a meghatározott feladatomat hajtom végre.

A repülésvezető beígérte a letiltás büntetését.

A csúcshegy után a balforduló végrehajtása ismét sikertelenül végződött. Így a csűrőkormány és lábkormány ellentétes irányú mozgatásával, úgynevezett csúsztatással oldottam meg a magasságvesztést és az alsó reptéren éppen starton álló repgép felett megemeltem az én gépemet és utána simán leszálltam.

A leszállás után derült ki, hogy az orrborda merevítőjébe beleakadt a lábkormánynak a lábtartó pereme, amely mint egy retesz működött. Jobbra engedte a kormányt fordítani balra pedig nem. A hibát a javítás során követték el nem húzták meg kellően a lábtartó perem csa-

varját és így következett be a hiba. A start előtti próbán éppen azért nem derült ez ki, mert a többszörös mozgás után lazult meg teljesen a csavar.

És itt szeretnék néhány szót írni arról, ami eddig nem volt téma. Mi vonzza még a fiatal embert a repüléshez?

Valljuk be: a kaland, a veszély eshetősége. Előállhat ilyen helyzet a gép hibájából, az időjárás hirtelen változásaiból, többféle tényező összejárásából. Egyet azonban szigorúan tilos megtenni: előidézni a veszélyt erő és ügyesség fitogtatásból, virtusképpen. A fiatal repülősnak meg kell tudnia azt is, mit jelent a felelősségvállalás. Nem kockáztathatja a maga épségét, a gépét sem és nem okozhat bajt a társainak, holmi tetszetős produkciókkal.

A legtöbb veszélyhelyzetet a berepülés hozhatja elő. Új – vagy javított gép hibái okozhatnak váratlan meglepetést – , mint fentebb leírt helyzetben is. Ezért berepülést csak olyan pilóta végezhet, aki már rutinnal rendelkezett, többször volt alkalma kipróbálnia önmagát és van önismerete, tudja mire képes egy váratlan helyzetben.

Így aztán a beígért letiltás elmaradt, mivel, ha valaki eltér a repülési feladattól azért eltiltás járt, ebben az esetben, még dicséretet is kaptam a gyors helyzetfelismerés és helyes döntés meghozatala miatt. A repülési esemény (törés, vagy káresemény) elmaradt.

A repülési nap befejeztével ugyancsak teherautóval mentünk haza, ilyenkor csak úgy zengett a hegyoldal az énekünktől, dalunktól. A Szépvölgyi úton a felső nagy kanyarban, egy vendéglő a repülősök kedvenc helye. Azonban amikor odaértünk a teherautóval a bejárat elé úgy időzítettük a nótánk indítását, hogy a refrénje éppen akkor hangozzék el:

„ Ha nincs benne barna kislány eladó, düljön össze ez a vendégfogadó”, amikor már sokadszor hangzott el ez a jókívánság, hát a tulaj fehér kötényben, szakács sapkában öklét rázva fenyegetett meg bennünket.

A visszavágást, azonban egyik repülő vizsgának megünneplése alkalmával visszakaptuk, mert odamentünk vacsorázni. A pincértől megkérdezte, hogy kik vagyunk és valaki gyanútlanul elmondta, hogy repülősök a hegyről. Az ételt úgy meg borsozta és erős paprikázta, hogy alig bírtuk megenni, de utána annyi bort küldött a saját kontójára amennyit meg tudtunk inni, azért nem fogadott el pénzt. Nagyon jó hangulatban váltunk el, de azért, ha arra mentünk a kötelező dalt mindig megkaptuk.”⁹⁴

„Az utolsó egyéni repülésemet 1952. november 2.-án hajtottam végre. Egy sajnálatos baleset folytán – az uszodába egy fejesugrást követően a dobhártya kiszakadása miatt – a repülő alkalmassági orvosi vizsgámat nem sikerült meghosszabbítani. Így az egyéni repülésnek vége szakadt, de a repüléssel kapcsolatos érzéseim nem változtak. Ha az égen megjelent egy repülő akármilyen típusú azonnal a szemem már rajta és követtem, amíg el nem tűnt a láthatáron.

Külföldi utazásaim során, ha lehetőségem adódott mindig repülővel utaztam. Úgy igyekeztem, hogy ablak mellé kerüljek és a tájat még éjszaka is állandóan figyelhessem. Még fogadásokat

⁹⁴ M. Szemesi György: Berepülés

is kötöttem a helyzet megítélésekor, a kollégáimmal, hogy hol járunk. Ők azt mondták, nem létezik, hogy amit mondok ott haladunk el felette. A pilóta mindig nekem adott igazat abban, hogy most hagytuk el Münchent azt mondták nem igaz, hogy ezt én meg tudom ítélni, egy üveg pezsgő, vagy egy üveg konyakjuk bánta a hitetlenkedésüket.

A felülről történő tájékozódás nagyon belénk vésődött a vitorlázó repülés során. Ez még földön történő tájékozódásban is nagy segítséget jelentett külföldi városban a térkép után még a helyi kísérőt is eligazítottam, ha nem talált rövid úton arra a helyre ahova kellett mennünk.

Ez meghatározta az egyetemi szakmai döntésemet, amikor felmerült a lehetőség a repülő mérnöki szakra való jelentkezésre, azonnal ezt a szakterületet választottam.”

„ Egy ilyen gyakorló repülés alkalmával minden az előírásoknak megfelelően történt. Beültem a repülőgép ülésébe, leellenőriztem a kormányokat. A repülésvezető intett, a zászlójelző jelzett, a csörlő indított, emelkedtem. a meghúzás után azonban egy nagy csattanás hangját hallottam és repülőgép nagyon ég felé vette az orrát éreztem, cselekednem kell, hogy valami nincs rendjén. Gyorsan átnyomtam a gépet a föld felé sebességet kellett gyűjtenem, hogy a kormányok hatásosan működjenek. Aztán amikor már kellő sebességet értem el a kormányok hatásosan működtek vízszintes siklásba vittem a gépet és a nagy sebesség miatt végig száguldottam a talaj felett fél méteres magasságban reptéren átlósan és mivel már nagyon közel került a repülőtér széle és még mindig nagy maradt a sebességem a sarkon lévő szalmakazalt vettem irányba és sikerült vele épségben megmenteni a gépet és magamat.

Amikor a repülőgépből épségben kiszálltam és odaérkeztek társaim, derült ki, hogy mi történt, sajnos a vontató kötél éppen a legveszélyesebb helyzetbe szakadt el. Ez adta azt a rettentő nagy robbanásszerű hangot. Amikor a repülőgép orra az ég felé vette az irány a repülésvezető oktató már nagyon veszélyesnek ítélte a helyzetet, amikor pedig az átnyomás után a sebesség gyűjtéshez a föld felé vettem az irányt:

– Ásót hozzatok kiáltotta.! Amikor a szalmakazalba sikeresen épségben megúsztam a géppel együtt ezt a balesetet nagy kő esett le a válláról.

A repülési nap végén az oktató rendszerint kiértékelte a végrehajtott feladatokat és ennek során példaként említette az én helyzetfelismerésemet, valamint a jó döntésemet, hogy minden helyzetben a helyes mérlegelés nagyon fontos és a gyorsaság bizony sokszor életet is menthet.”⁹⁵

Bár a repülést nem folytatta a fülsérülése miatt, a repülés iránti vágy azonban tovább dolgozott benne...

„ Ugrás

⁹⁵ M Szemesi György: A drótkötél

Egy alkalommal, szép napsütéses időben, dél táján történt–, ennek néhány évtizede már– , hogy a katonák felszóltak a kollégiumi irodába, miszerint látogatóm érkezett. Kevés időm volt már, mert kettőkor az iskolában kezdődtek az órák, oda pedig csak villamossal jutottam el és még ebédelnem is kellett. A laktanya első emeletén volt a szállásunk–, onnan a portáig egy kerengőszerű folyosón kellett végig mennem–, ez bizony jó nagy idővesztéssel járt.

Az udvarra éppen akkor hatalmas kötegekben szalmát raktak le szalmazsák tömés céljára. E bálák – szorosan egymás mellé helyezve – elfedték az udvar egész területét. Mintha csak: nekem készítettek volna oda, leleményességem próbájaképpen. Gyorsan határoztam és cselekedtem: kiléptem a függőfolyosó korlátán kívüli peremére – az udvar alattam –, s már ugrottam is, egyenest a szalmába, mintha magas partról a tengerbe dobtam volna magam. A vastag réteg felfogott minden ütést. Felugrottam és – usgyí ! –a portához! Hajtott a kíváncsiság, meg az időhiány. Lent a nagyapám várt rám, Pécsről jött, hogy elhozza nekem az első és legszebb őszibarackokat a hazai szüret kínálatából. Nem tört meg a drága szép gyümölcs, friss maradt és mosolygós, nem úgy mintha, postán küldték volna el –, nem volt lottyatag, ütődött egy sem! Örültem is nagyon –, hogy a nagyapámnak-e, vagy a baracknak, vagy az édesanyám sütötte-, küldte süteményeknek –, azt ma már nem tudnám megmondani –, azt hiszem mindennek, együttvéve és külön-külön. Nagyapámnak nem sokáig, mert a következő vonattal ment is már haza –, vasúti nyugdíjasként szabad jeggyel utazott. Az ingyencségeknél kissé tovább, amíg társaimmal együtt utolsó falatig-morzsáig el nem fogyasztottunk mindent. Faggattak is szorgalmasan, kérdezték mikor jön megint édes öregapám jóféle hazaival megrakodva.

Attrakciónak, a szalmával kapcsolatban hamar híre ment –, mire az iskolából hazatértem, már egyfajta „vetélkedő” fogadott. Ki meri példámat követni? Ugrottak a kölykök, bátorságban egy sem akart elmaradni mögöttem –, kivéve Balogh Józsit, az osztálytársamat, aki nagydarab, jól megtermett fiú létére nem óhajtott kitűnni sem merészségével sem pedig ügyességével. Ezért aztán a többiek elkezdtek bosszantani, gúnyolni –, majd ígértek neki egy üveg bort-, így megunva a nagy agitálást, ami körülötte zajlott, látta, hogy a többieknek nem történt semmi bajuk, mégiscsak nekiveselkedett: hajrázások, „hórukk” kiáltások közepette a kiálló peremről ő is levetette magát. Az általános hangzavart azonban, néhány másodperc múltán, szörnyű nagy üvöltés nyomta el: a fájdalomé. A szerencsétlen a már szétugrált szalmabálák között a földre esett, megsérült annyira, hogy mentővel kellett orvoshoz vinni. Ott aztán megállapították, hogy megrepedt az egyik csigolyája.

Attól kezdve szuronyos katonák őrizték a szalmát –, s még jó, hogy nem lett fegyelmi ügy a dologból.

Ám a fiúk nem hagyták annyiban, hanem egy kis idő elteltével engem kezdtek el bosszantani. Azt állították, hogy a repülő barátom a második emeletről ugrott le, így most már nem én vagyok –, ő a nap hőse, s hogy jómagam bizonyára nem merném követni a példáját. . .Vagy – mégis. . .?

– „Ha elcsaljátok a katonát, úgy négy krémesért leugrom a harmadikról!”

Fondorlatban nem volt hiány, s az éppen ügyeletes Cerberus néhány szál különleges cigaretta reményében elhagyta a színteret.

Én pedig cselekedtem. Nem a négy krémésért –, a becsvágy ingerelt. Eljött a nagy pillanat, amikor a legszélső peremről a háromszintnyi mélységbe vettem magam, megtorpanás, bizonytalankodás nélkül. Ugrás közben kitárt karommal egyensúlyoztam, így értelmem felügyelete alatt végeztem el a produkciót, de közben érzékszerveimmel élveztem a repülés minden mozzanatát! Valami különös elragadtatás töltött el, amikor néhány másodperc tartamára le ráztam magamról a fizikai törvényszerűségek minden nyűgét – igáját. Jó helyen, vastag szalmakötegen landoltam, úgy és ott, ahogy azt magamban előre kiszámítottam.

Kétségtelen: az élmény – és a bizonyítás nagyszerűsége mámorító érzést jelentett –, ma is képes vagyok felidézni ezt a semmihez sem fogható örömet, de – ambivalens módon.

Azóta, érett fővel, azt is tudom, mi a felelősségtudat, mi a veszély, s hogy az értelmetlen virtuskodásnak egész életre szóló következménye lehet –, másokra is kiható helyrehozhatatlan konzekvenciája.

Tudom – ma már mindezt tudom. De azért azt az érzést –, azt az önfeledt szabad lebegést nem felejttem el soha. . .

2003. ⁹⁶

„Néhány szót szeretnék szólni, mi készítetett arra, hogy megtanuljak repülni?

Azt hiszem, hogy az emberiség ősi vágya, hogy együtt szálljon a madarakkal, egyes emberekben mélyebben él mint másokban.

Évszázadok vívmányaként megszületett az eszköz, amely pótolta azt a képességet, ami a madarak testi alkatánál természetesen meg volt:

A vágy – valósággá lehetett.

Én is azok közé tartozom, akik ezt a valóságot meg akarták ismerni, át akarták élni. Később már az is motívált, kipróbáljam önmagam, képes vagyok -e valami rendkívüli, valami nem mindenki által véghez vihető teljesítményre.

Nekem minden felszállás kihívást jelentett – nem csupán a vizsgák –, amelynek meg kellett felelnem. Ez a vágy legyőzött bennem minden emberi gátlást, s később erkölcsi tartást is adott: Ha egyszer itt megálltam a helyemet, az élet más területén is ezt kell cselekednem. S bár az egyéni repülést abba kellett hagynom, s ez nagy fájdalom volt számomra, de a karakterem kiépült, és ez örök útravalóul megmaradt. Tanultam önfegyelmet és szívósságot, céltudatot és dönteni tudást nehéz helyzetekben, amelyek bőven adódtak egész életem során.

Az a néhány éves testi- lelki tréning ajándék volt, amelyért nem lehetek eléggé hálás a sorsomnak. Azért, hogy a pécsi repülőtáborban eljegyeztem magam a repüléssel, mert kitágult a világ előttem, s nem csak olvasmányos élményeim keltek életre, a látásmódom is megváltozott.

Ez a „fentről látás” semmivel sem pótolható élmény, pótolhatatlan és soha nem feledhető. Ezért, amikor az egyetemi repülő klub létezéséről tudomást szereztem, a tagjai sorába léptem.

Az egyetemi feladatok is nagy erőpróbát jelentettek, de ez nem akadályozott meg abban, hogy a repülés szenvedélyének hódoljak, vasárnaponként, a Hármashatár- hegyen.

⁹⁶ M Szemesi György: Ugrás

Sok lemondással és nagyon nagy megpróbáltatással járt ez az élmény: a szárnyas utazás a hegyek – völgyek fölött.

A budai hegyek felett leginkább az északnyugati széllel repülhettünk igazán jól. Az időjárás jelentésekben is erre összpontosítottuk a figyelmünket, hogy hétvégére milyen lesz a szélirány.

A megépített csúzda- pályákhoz szélirányba állított gépeket egy kikötő bilincsel rögzítettük a hátsó farrésznél, ez a bilincs egy mozdulattal vált oldhatóvá, külön kar segítségével. Az orr-észen olyan kampóba akasztották a gumikötél végén lévő horgot amely, hátrafelé húzva automatikusan kiakadt. A két oldalon elhelyezkedő hat-hat „mancsaft” kellő feszességre húzta ki a kötelet, majd a repülésvezető zászló jelzéssel a farbilincsnél álló segítő felé jelzett, aki kiakasztotta a csúzdához kötött gépet, az a gumikötél feszességének megfelelően csúzli szerűen kilőtte a gépet, amely kisiklott a völgy fölé. A szél a hegy vonulatát követve, felfelé mozgásával emelte magasba a vitorlázó repülőt. Innen kezdve már a pilóta vette át a kormányok segítségével az irányítást, mindig a széllel szemben, kihasználva a felfelé áramlás erejét.

A repülési feladatnak megfelelően, akár órákon keresztül lehetett a levegőben maradni, ha jó szél volt és a pilóta is jól manőverezett.

Minden perces repülés sok energiát és lelkes munkát igényelt minden résztvevőtől. Csak az tudott eredményt produkálni aki képes volt erre idejét és szabadidejét áldozni.”⁹⁷

„Csoda és eseményteli életiskola.

Csoda, mert az ember testi – érzékszervi adottságainál fogva nem arra született, hogy repüljön. Mégis, a vágy, az alkotói fantázia, a műszaki következetesség, a fizika megismerése a tövényszerűségek vonatkozásában és a nemzedékről – nemzedékre átadott tapasztalatok a csodából valóságot hoztak létre, de olyan valóságot, amit az ember ösztönvilága, legbensőbb érzelmi szférája ma is csodának fog fel.

Igen: A vitorlázó repüléstől az űrutazásig mindez vívmány –, az emberiségé, amíg azt a saját javára képes használni.

És minden technikai feltétele dacára: romantika és szépség.

Hogy életiskola, azt én a magam tapasztalatából tudom. Hiszen az életünk is egy veszélyekkel teli utazás. Legyőzni pánikot, szorongást és megtalálni a bajból kivezető utat, a nehéz, de megoldható helyzetek kulcsát, nem kis feladat.

Hiszem, hogy én mindehhez csodálatos előgyakorlatot szereztem.

A sorsnak köszönöm, hogy ezt a lehetőséget megadta számomra, hogy volt erőm élni vele, s tanításainak egész életemben hasznát venni, a nem halványuló emlékeket felidézve pedig újra-élni minden örömet, izgalmát és szépségét...”⁹⁸

„ Az utolsó egyéni repülésemet 1952 november 2.-án hajtottam végre.

⁹⁷ M Szemesi György: Újra a repülésről

⁹⁸ M Szemesi György: A repülés

Egy sajnálatos baleset folytán – az uszodába egy fejesugrást követően a dobhártya kiszakadása miatt – a repülő alkalmassági orvosi vizsgámat nem sikerült meghosszabbítani. Így az egyéni repülésemnek vége szakadt, de a repüléssel kapcsolatos érzéseim nem változtak. Ha az égen megjelent egy repülő akármilyen típusú azonnal a szemem már rajta és követtem, amíg el nem tűnt a láthatáron.

Külföldi utazásaim során, ha lehetőségem adódott mindig repülővel utaztam. Úgy igyekeztem, hogy ablak mellé kerüljek és a tájat még éjszaka is állandóan figyelhessem. Még fogadásokat is kötöttem a helyzet megítélésekor, a kollégáimmal, hogy hol járunk. Ők azt mondták, nem létezik, hogy amit mondok ott haladunk el felette. A pilóta mindig nekem adott igazat abban, hogy most hagytuk el Münchent azt mondták nem igaz, hogy ezt én meg tudom ítélni, egy üveg pezsgő, vagy egy üveg konyakjuk bánta a hitetlenkedésüket.

A felülről történő tájékozódás nagyon belénk vésődött a vitorlázó repülés során. Ez még földön történő tájékozódásban is nagy segítséget jelentett külföldi városban a térkép után még a helyi kísértőt is eligazítottam, ha nem talált rövid úton arra a helyre ahova kellett mennünk.

Ez meghatározta az egyetemi szakmai döntésemet, amikor felmerült a lehetőség a repülő mérnöki szakra való jelentkezésre, azonnal ezt a szakterületet választottam.”⁹⁹

A nyugdíja éve alatt így írt magáról.

„Ezt csinálom, mikor dolgozom: nyugdíjas vagyok, de az alkotó munka felüldít.

Ezt csinálom, mikor nem dolgozom: Tehát, mindig dolgozom.

Állatok: A könyvemben szerepelnek.

Magamról: Arany diplomás repülő gépészmérnök vagyok. Nyugdíjazásom után, fotózom, videózok, rajzolok, festek, szobrászkodom. Kis plasztikákat plaketteket készítek. Egy könyvem jelent meg „Putyi csibe és a többiek” címmel. Az AKIOSZ-nak és több alkotó klubnak vagyok tagja. Ezideig a festményeimből 25 kiállításon vettem részt. A plaketteket is több kiállításon sikerrel mutattam be. A plakettek közül több díjazásként kerül átadásra.”

„ „Mecsekaljai” Szemesi György vagyok, aranydiplomás repülő gépészmérnök, a korábbi szakmai területem, nyugdíjazásom után nem tudtam folytatni, ezért más irányú elfoglaltságot kellett keresni. Ezután kezdtem el az irodalommal, festéssel, képzőművészettel foglalkozni.

Írásaim korábbi, munkám során, főleg szakmai cikkek, műszaki beszámolók voltak. Nyugdíjazásom után, egy életrajzi történet megírását kezdtem el, de mindjárt a kezdetén elbizonytalanodtam. A későbbiek során, amikor irodalmi körökbe, nyugdíjas klubokba kezdtünk járni az ott hallottak és tapasztaltak után jött meg a hangulatom az írás folytatására. Így jelent meg a „Putyi csibe és a többiek” című könyvem, melyben állatokkal történt eseményeket írtam meg.

⁹⁹ M Szemesi György

Vannak verseim, de inkább a prózai elbeszélések, novellák írása áll közelebb, érdeklődési körömhöz. Ezek egy része megjelent a KRISTÁLY, és a KLÁRIS folyóiratokban, valamint több, antológiában.

A fotózás mellett, elkezdtem festeni és több kiállításon vettem részt, ebből három önálló bemutatkozó volt. Az utóbbi időben kezdtem kis domborművek, plakettek, érmek, kisplasztikák szobrászatával, foglalkozni, már több mint, száz író, költő és egyéb híresség plakettje, érme készült el. 2006.-ban az AKIOSZ alkotói díját, ugyanebben az évben október 23. alkalmából a FEHÉR MÁRIA alkotói díját kaptam, a NAP alapítványtól. Ezekon felül számos elismerő oklevelet kaptam. A CSERHÁT MŰVÉSZKÖR által 2009 évre kiírt pályázatára elkészített, alkotásokért BATSÁNYI EMLÉKDÍJAT nyertem el.

Elkészült plakettek, érmek, és kisplasztikák:

Fehér Mária író, költő (Alkotói díj). Berzsenyi Dániel, író költő, születésének évfordulójára. Bocskai István Fejedelem. Táncsics Mihály, Tanár képviselő. Kamermayer Károly Budapest első főpolgármestere. Gróf Batthyány Lajos az első felelős magyar kormány miniszterelnöke. Zichy Antónia a miniszterelnök felesége. Váci Mihály költő, (Díj plakett), róla kisplasztika is készült. II. Rákóczi Ferenc Fejedelem kisplasztika (Díjazásként, 2008-ban került átadásra). Horváth Hoitsy Edit költő, esztéta (Irodalmi Díj). Bor István Iván, grafikus (Alkotói Díj). Hunyadi Mátyás király és felesége Beatrix. Cserke Vitéz, aki a „Koronát” hozta István király részére, róla kisplasztika is készült. Simándy József a híres tenorista az „Örök Bánk-bán” jelmezében. A 13 Aradi Vértanú érmek, Kossuth címeren, a 160 éves évfordulóra. Radnóti Miklós költő, publicista, a születésének 100. évfordulójára. Ady Endre író, költő halálának évfordulójára. Kölcsey Ferenc költő a „Himnusz Költője” születésének évfordulójára. Márai Sándor író költő, műfordító, halálának megemlékezésére. Karinthy Frigyes író, műfordító a „Nyugat alapító tagja”. Móricz Zsigmond író. Kazinczy Ferenc író, költő, irodalomszervező, nyelvújító és műfordító. Batsányi János költő író. Petőfi Sándor író, forradalmár, költő. Vörösmarty Mihály költő, tanár, A SZÓZAT költője. Erkel Ferenc Zeneszerző a HIMNUSZ megzenésítője, születésének 200. évfordulójára. Az érmet a róla elnevezett Emlék Múzeumnak ajándékoztam. Hadik András, Mária Terézia tábornoka. Kossuth Lajos Az 1848-as Forradalom Vezére. Blaha Lujza, a „Nemzet csalogánya”. Zrinyi Ilona, Munkács várának hős védője, II. Rákóczi Ferenc édesanyja. Zrinyi Miklós, a Szigetvári hős. Bem Apó, a 48-as forradalom tábornoka. Gustav Mahler, zeneszerző, a Magyar Állami Operaház karnagya. József Attila, költő. Liszt Ferenc, híres zongoraművész, zeneszerző. Születésének 200. évfordulójára, az érmet a Budapesti Liszt Ferenc Múzeumnak adományoztam. Ludwig von Beethoven világhírű zeneszerző. Búza Barna szobrászművész 100. születésnapjára. Munkácsy Mihály, világhírű festőművész. Maria Ludovika, német császárné, magyar királyné. Verdi Giuseppe, a híres zeneszerző.

Nagyjaink vannak, akikre szívesen emlékezünk, lesznek további feladatok.”¹⁰⁰

Nem az ózdi repülőklub tagja volt. Visszaemlékező írásaiból – engedélyével¹⁰¹ – a könyvben megjelentek részletek.

¹⁰⁰ M.Szemesi György: Bemutatkozás

Az AKIOSZ-nak¹⁰² és több alkotó klubnak tagja.

Ez ideig a festményeiből 25 kiállítást mutattak be. A plaketteket is több kiállításon sikerrel mutatta be. A plakettek közül több, díjazásként került átadásra.¹⁰³



M. Szemesi György

Az utóbbi időben érem és kisplasztika szobrászattal foglalkozik, ez ideig több mint 50 készült el. Ezek között több mint 10 érem és kisplasztika díjazásra került.

2006-ban az AKIOSZ ALKOTÓI ARANYDÍJÁT kapta, majd ugyanez év október 23-án, a NAP ALAPÍTVÁNYTÓL, FEHÉR MÁRIA ALKOTÓIDÍJÁT nyert el.

Alkotásaiért több elismerő oklevelet is kapott. 2008. november 14-én a CSERHÁT MŰVÉSZKÖR, 2009-es évre kiírt országos pályázatán, a „BATSÁNYI EMLÉKÉRMET” nyerte el.¹⁰⁴

„A közelmúltban Munkácsy Mihályt ábrázoló emlékplakettet adományozott Mecsekaljai Szemesi György, Batsányi emlékéremmel kitüntetett szobrászművész a Munkácsy Mihály múzeumnak.

A szentendrei alkotó tegnap délelőtt adta át munkáját dr. Szatmári Imre megyei múzeumigazgatónak.

A művész lapunknak elmondta, a Munkácsy Mihály festményeiből összeállított budapesti kiállítás, a „Trilógia” megtekintése után jutott arra az elhatározásra, hogy a maga módján ő is megemlékezik a festőóriásról, és elkészíti a művészt ábrázoló plakettet.

– Munkácsy önarcképe alapján dolgoztam. A legnehezebb feladatot, egyben a legnagyobb kihívást a festő érzéseinek megjelenítése jelentette-mutatta be az egyedi alkotás megszületését Mecsekaljai Szemesi György.



Dr. Szatmári Imre hangsúlyozta, a plakett a képzőművészeti gyűjteményt gyarapítja majd, s a Mesterrel kapcsolatos tárlatokon is kiállítják.

Emlékeztetett ugyanakkor arra, hogy múzeumuk rendelkezik a világ legnagyobb, mintegy 450 darabos Munkácsy ereklye gyűjteményével.”¹⁰⁵

¹⁰¹ A halála után előkerült irások a családja engedélyével.

¹⁰² ALKOTÓ KÉPZŐMŰVÉSZEK ÉS ÍRÓK ORSZÁGOS SZÖVETSÉGE

¹⁰³ iwiw, M. Szemesi György

¹⁰⁴ <http://www.aranytiz.hu/index.php?oldal=926>

¹⁰⁵ <http://www.beol.hu/bekes/kultura/munkacsy-plakettet-kapott-a-munkacsy-385109>



Radnóti Miklós

**Munkácsy plakett
átadása**



Amint arról már korábban írtunk a bánrévei repülőterre politikai tisztként, instruktorként vezényelték az 50-es évek elején.

„... Amikor 1945 tavaszán Rattai József, Wagner Dusán, Petényi Gábor, Pap Gyula és a három Mihály - Csicsely, Flender, Zahorán – kimentek a békéscsabai repülőterre – bár már tudták a szomorú tény – megrendülve álltak ott, ahol nem is olyan régen a hangár magaslott. Torkuk összeszorult, a szemek sarkában könny csillant, de mást nem tehettek – hozzáfogtak. s eltakarították azt, ami a tíz vitorlázógépből és a bádogtetejű hangárból megmaradt...

Úgy történt, hogy Botyánszki János, aki gépkocsivezetőként járta be az országot, egy alkalommal Szentesre is elvetődött. Láta, hogy a betonhangár aránylag ép, s amikor érdeklődni kezdett, megtudta: a szentesiek – szétszedve, padlásokon, pincékben elrejtve – megmentették gépparkjukat. Így egy-egy „Tücsök”, „Vöcsök”, „Cimbora”, „Pilis”, „Kevély”, valamint „M-22”-es géppel rendelkeztek. Szentesen tehát újra – akárcsak a háború előtt – adva voltak a repülés feltételei. A mozgékony Csicsely többször is átutazott Szentesre, megbeszéléseket folytatott a helyi OMRE- vezetőekkel, s ezek eredményeként 1948. augusztus 23.-tól Botyánszki János, Csicsely Mihály, Pap Gyula, Rattai József, Perényi Gábor és Zahorán Mihály részt vehetett az ottani vitorlázórepülő táborozáson. A huszonöt résztvevő között voltak kezdők és veteránnak számító fiúk is. Az oktatás Pint József parancsnok és Pálinkás György oktató, valamint a két „B” vizsgás csabai, Botyánszki és Csicsely irányítása mellett szeptember 8.-ig tartott. A tábor remekül sikerült, s a csabaiak Lindenberger Jánossal kiegészülve, amíg az idő engedte, a hétvégeken továbbra is Szentes légterében keresték a termikeket. Ősszel aztán megalakult a néphadsereg, s többen „angyalbőrbe” öltöztek. Így a kis csapat tagjai - ha rövid időre is - búcsút intettek egymásnak... ”¹⁰⁶

„... Ezerkilencszáznegyvenkilenc őszén gimnazistaként olvastam az OMRE felhívását és ennek hatására a már rutinos Perényi Gabival, Vasvári Lacival, Falta Zolival, Hízó Jóskával, Budur Lajossal, Nagy Ottóval együtt kezdtem kijárni a reptérre. Itt és a klubban ismerkedtem meg Szappanos Jóskával, Hegedűs Bélával, Ratai Jóskával, Szilágyi Bélával, Vajkó Lacival, Gorcsa Györggyel, Wagner Dusánnal, Péli Lacival, Sutus Jancsival, Suhajda Janival, azután Kóra Jóskával, a Mónus fivérekkal, Pistával és Ferivel, Párzsa Lacival, Zahorán Miskával, Bandur Janival, Budur Jánossal, Szombati Lacival, Kovács Jánossal és Pállal, Tömő Miskával, Baranyai Ferivel, a két „B” vizsgással, Tomka Lajossal, Botyánszki Jánossal, a gyulai Dobra Jánossal, a békési Dankovszki Ákossal és testvérével Sándorral, aki 1950 nyarán repülő csoportunk politikai vezetője volt...

Jó néhány, azóta már teljesen elfelejtett klub versenyzőinek listáját olvashattuk az Országos Magyar Repülő Egyesület kilencszázötvenes hivatalos kiadványában, amely az 1949. évi eredmények alapján 1000 magyar modellezőt rangsorolt. A listán szereplő Békés megyeiek

¹⁰⁶ Machalek István: Békés kék egén

névsora így festett: Hízó József, Bóna Barnabás, Czinkovszki György, Munkácsi Tibor, Gurzó László, Balázs György, Fekete Szűcs Gyula (békéscsabai gimnázium), Csaba Pál, Suhajda János, Zahorán Mihály (Békéscsabai Ikarusz), Árva János, Rácz János, ifj. Nagy P. Istvanné, ifj. Nagy P. István, Rácz Károly (Gyulai Szabadságharcos Szövetség), Dobra Sándor, Kiss Sándor, P. Szabó Károly, Varga István (gyulai Kossuth SZIT), Benkő Pál, Sebők Miklós, Sittkei József (Orosházi Szabadságharcos Szövetség), Keresztúri Ferenc (Orosházi SZIT). Bár arról nincs adatunk, hogy az OMRE minek alapján rangsorolt, a név sor fölöttébb érdekes és értékes!...

– Felszabadulásunk után a Csabai MADISZ kötelékébe tartoztunk, de csoportunk - sajnos - csak tiszavirágéletű volt. Megalakítottuk viszont a kereskedelmi iskola Fáy András cserkészcsapatának modellező Őrsét.

Mivel ennek tagja volt Csaba Pali, a leány polgári iskola gondnoka, műhelyünket a szolgálati lakás mosókonyhájában rendeztük be – idézte a régmúltat Csicsely Mihály. – Anyaghoz úgy jutottunk, hogy Havran Ernő asztalosmester, a „Csaba vezér” egyik építőjének műhelyébe mentünk el takarítani, és honoráriumként tőle kaptunk léceket, hulladék anyagot, amit nagyszerűen fel tudtunk használni. 1947 telén a cserkészcsapat rendezett egy kiállítást. Mi egy pingpongasztalon megépítettük a békéscsabai repülőtér általunk elképzelt makettjét. Az „A” - reptérre 1:100 léptékű kis vitorlázó – és motoros modelleket tettünk. A „B” – reptérre saját elképzelésem szerint terveztem egy közforgalmi fogadóépületet, két hangárral. Vékony dróton kis modellek lógtak a levegőben és jött leszállni egy „DC-3” -as.... Építettünk zárt téri gépeket is, amelyeket az állomásépület várócsarnokában próbáltunk ki.

Rattai Jóskával, Wagner Dusánnal, Papp Gyulával, Zahorán Miskával, ifjabb és idősb Csaba Palival dolgoztunk együtt, egészen addig, míg 1948-ban feloszlatták a cserkészcsapatot. Ezzel a mi kis kollektívánk, a békéscsabai Ikarusz Modellező Kör is feloszlott, és a gépépítést hamarosan az új repülő egyesület keretében folytattuk...

Politikai tisztképzés...

Ezerkilencszáznegyvenkilenc őszén a békéscsabai bázisra bevonult több tucat motoros és vitorlázó oktató, az OMRE függetlenített állományának színe-java. A kiképzőközpont és a reptér vezetői tisztjét az első hónapokban Csinos József, majd Békési Gábor látta el. A vadonatúj iskolaépület falai között háromféle képzés, továbbképzés folyt, amelyről a gyulai születésű, tizenhét éves korában már „C” vizsgát tett, a felszabadulás előtti időszakban már címzetes segédoktatóként működött Mester László ezeket mondta:

–Farkashegyen politikai tisztként és oktatóként tevékenykedtem, s onnan kerültem október végén Békéscsabára. A repülők számára két tagozatot állítottak fel. Az egyiknek mi, a már vizsgázott oktatók voltunk hallgatói öt hónapon át. A másik garnitúra – melynek tagjai kezdőfokon álltak – közel egyeztetendő kiképzésben részesültek. Parancsnokunk Karsai Endre volt. Volt velünk egy harmadik társaság is. Ők nem repültek, hanem mint a jövő politikai tisztjei, elméleti kiképzésben részesültek... Volt politikai tisztképzés (sportrepülésre!) Békéscsabán is!..”¹⁰⁷

¹⁰⁷ Machalek István: Békés kék egén

Juhász Sándor

Korábban írtuk, hogy *vendégoktatóként* működött egy időben a bánrévei repülőtéren. A könyv megjelenése után a lánya¹⁰⁸ keresett meg levélben.

103

„... olvastam Önnel egy riportot, amelyben a repülésről szóló könyvéről is szó van. Édesapám is volt oktató a bánrévei repülőtéren, és szeretném megkérdezni, hogy ismerte-e őt: Juhász Sándor a neve. Azt hiszem, az 50-es évek végén volt oktató Bánrévén..”

„... Az 1950-es, 60-as évekkel kapcsolatosan Juhász János és Juhász Sándor oktató is szerepel a könyvben. Az Ön édesapja a „vendégoktatók” között van felsorolva.

Ez azt jelenti, hogy más repülőklubban, más repülőtéren repült. Akkoriban ez lehetett Miskolc, Maklár, de Nyíregyháza, Szolnok és Hajdúszoboszló is. (Csak a közeliakat soroltam fel.)

Nagy tisztelettel kérem, hogy olvassa el a könyveket, szeretettel és érdeklődéssel várnám szíves segítségét, ha az édesapjával kapcsolatosan iratokat, fényképeket, esetleg visszaemlékezéseket tudna adni a könyveim bővítéséhez!...”

„... Salgótarjánban és talán Gyöngyösön is repült, sőt ejtőernyőzött is, ezüstkoszorús oktató volt már, mikor Bánrévén oktatott. Próbálok képeket keresni...”

„... Akkor bizony lehetséges, hogy az a pászto-hasznosi repülőtér volt. Bánrévéről jó néhány koszorútávot repültek annak idején oda.”

Úgy vélem, hogy az időpontok és a név alapján ő lehet a következő táblázatban szereplő adatok szerinti.. Bár a helyszín Békéscsaba, de azt már láttuk, hogy az ottani kiképző iskolán nagyon sokan megfordultak és repültek is sok értékelhető eredményt.

„D” vizsga

Jelvény, név, hely		Időtartamrepülés (óra/perc/dátum)		Magasságirepülés (m/dátum)		Távrepülés (km/dátum)	
299.	Juhász Sándor Békéscsaba	8:40	1950.09.02.	1250 m	1956.06.13.	54 km	1952.06.14

Úgy véltem, hogy *Juhász Sándor Hasznoson* repült abban az időben. Aztán egy kicsit utána nézve, ezt a következőkkel bizonyítani is tudom:

¹⁰⁸ Naszádi Ferencné

„IV. Vitorlázórepülő Nemzeti Bajnokság.

Dunakeszi, 1953.06.25 - 08.06.

A versenyzők egységesen Junius-18-as típusal repültek és a gépek elosztása sorsolással történt.

A versenyre a következő számok voltak betervezve:

1. Helyi magasság repülés.
2. Céltáv, sebességi értékeléssel.
3. 100 km-es háromszög, sebességi értékeléssel,
4. Hurokrepülés magassági értékeléssel,
5. 300 km-es háromszögrepülés.

Végeredmény:

1. Takács István	MRSz kik.o	408 pont
2. Domonkos József	HHH-i iskola	348
3. Újvári György	MTH alapszerv	343
4. Kovács Ottó	Szolnoki alapszerv	340
5. Szóts Tibor	HHH-i iskola	315
6. Bokor Árpád	Gyôri alapszerv	294
7. Juhász Sándor	Salgótarjáni alapszerv	270
8. Sprecher Ottó	Óbudai alapszerv	262
9. Hargittai János	RM alapszerv	249
10. Szklenár Tibor	Diósgyôri alapszerv	237 ¹⁰⁹

Néhány fénykép a hasznosi repülőtérrel is, Kasza József gyűjteményéből.

„... Hasznos városrész közelében, a Gombás-tetőn vitorlázó repülőtér alakítottak ki 1949-ben, ami négy évtizedig működött. Ez az ország legkedvezőbb légköri adottságokkal rendelkező, ilyen létesítménye! A Mátra északnyugati része ugyanis szinte minden szélirányból lejtőrepülhető. Ez azt jelenti, hogy a szél elé kerülő – és rá megközelítőleg merőleges – akadályt nem oldalról, hanem felülről „kerüli” meg. Ezáltal közvetlenül az akadály előtt feláramlik a levegő, azaz a vitorlázó repülőgépek is biztosított az emelkedése. A lejtőrepülés lehetősége már viszonylag kicsiny – 15–20 km/órás – szélsébségnél is teljesül. Elsősorban e lehetőség, valamint a csodálatos panoráma és környezet adta élmények reményében 2007

¹⁰⁹ Matuz István: Vitorlázórepülő versenyek.

tavasza óta újra szárnyait bontogatja a Pásztó-Hasznosi Repülőtér: egyesületbe tömörült lelkes fiatalok csapata segíti az újraindulást, várhatóan 2011 nyaratól... „¹¹⁰



Örvendetes hírek viszont, hogy itt sikerült fel-
éleszteni a repülőteret és a repülést!

Juhász Sándor Bánrévén oktat...

*„... A Pásztó felett elhelyezkedő, csaknem
650 méter magas Nyikom-tető a sárkányrepülők
és a siklóernyősök kedvelt felszállóhelye. Tapasztalt pilóták pár óra alatt akár 100 kilométer-
re is eljutnak a starthelyről. Itt már sárkányrepülő Európa bajnokságot is szerveztek.*



¹¹⁰ www.hasznosrepuloter.fw.hu Ózon Sportrepülés Egyesület. Részlet Pásztó település bemutatkozó anyagából.

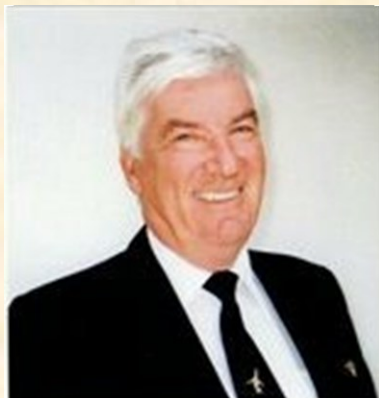
E területtel szemben található a Gombás tető, ahol a vitorlás és a motoros repülés fantasztikus élményével gazdagodhat a látogató. Repülőtér 410 m tengerszint feletti magasságban található és 800 m hosszú felszálló pályával rendelkezik... ”¹¹¹

¹¹¹ Pásztó kistérség bemutatkozó anyag.

Novák Jenő

(1935 – 2007)

Novák Jenő Farkashegyen kezdett repülni 1949-ben. Ezután Hármashatár-hegyen „A” vizsga, Bánrévén 1950-ben „B” vizsga, HHH-n „C” vizsga következett.



1951-ben 5 órás feladatot repült, de Vass Gerzsont és társait – közöttük őt is – kizárták májusban a repülésből. Sajnos ez egy *bánrévei táborban* történt, az éber *Ganzos növendékek* feljelentése alapján.

1954-ben újrakezdés Gödöllőn, majd Farkashegyen. 1955-ben Farkashegyen „DI” vizsga Június 18-cal. 1956 júniusában 7 óra 20 percet repült Cinkével.

1956. november 23-án nyugatra távozott. Angliában, Oxfordban gépészmérnöki oklevelet szerzett. 1961-ben Jamaicában „PPL”, majd New York-ban „CPL” vizsgát tett. Repült, ahol lehetett, és amivel lehetett: repült filmekben, légi taxizott, a Közel-Keleten fuvarozott, és forgalmi pilóta is volt. Az Antarktisz kivételével szinte mindenhol megfordult. Amikor nem kapott a repülésben állást, épületgépészként működött. Az USA-ban angol állampolgársága ellenére beküzdötte magát a Pan American Airways-hez, ahol 1966. január 3-án 2657 rangidőségi számmal pilóta lett. Eleinte navigátorként repült. 1967 őszén első tisztté lépett elő. 1968. januárban „ATPL” vizsgát tett. 1972-ben lett az USA állampolgára. Sikerült európai utakra kerülnie, és ekkor Liszabonban telepedett le. A PanAm első budapesti útján a B-707-es első tisztje volt. 1980-ban Boeing 727-es kapitányi vizsgát, később Airbus A310 kapitányi vizsgát tett. Közben vitorlázott. Gyémántkoszorút szerzett, és támogatta a magyar válogatottat nemzetközi versenyeken, és csapatvezetőjük is volt. A berlini fal leomlása után a Delta Airlines átvette az Airbus A310-es gépek európai útvonalait a Pan Americantól a személyzettel együtt. 1995 márciusában fejezte be a forgalmi repülést, az utolsó útja Moszkvába vezetett. Nyugdíjasként hazatért Budapestre. Saját, Nimbus 3D típusú gépén, sokszor Gönczi Péterrel, sokat vitorlázott.¹¹²

Gyászjelentés:

„2007. október 5. Elhunyt Novák Jenő a Panam és a Delta légitársaságok kapitánya, a magyar vitorlázórepülő válogatott keret csapatedzője.”¹¹³

¹¹² Fekecs Gábor, Magyar Repüléstörténeti Társaság.

¹¹³ Kegyeleti Emlékhely és Kegyeleti Bizottság <http://www.nekb.gov.hu/node/32>

Erdős Sándor is a könyv első megjelenése után keresett meg és azóta is emlékekkel, biztatással segíti munkámat. A repülést ő is élethivatásul választotta, a *MÉM Repülőgépes Szolgálatánál*. Oktatott a *nyíregyházi főiskolán* is.



„ Kedves Zoltán!

Olvasni jobban tudok, mint írni, mert ahhoz tehetség is kell és még a géppel is küzdök, de azért megpróbálom összeszedni a gondolataimat.

Könyvedet (1945-1965) elolvastam és nagyon tetszett. Az adatok, helyszínek, események leírása nagyon pontos, korrekt nem sok mindent lehet hozzátenni. Azonban egy dologban eltér és kiemelkedik az eddig általam olvasott klubokról, repülőterekről szóló visszaemlékezések közül. Ebben benne vagy Te, átsugárzik a repülés szeretete, ami végigkísér mindenkit, aki gyerekkorában került vele kapcsolatba, életre szóló meghatározó élmény. Erénye még a könyvnek az is hogy az ózdi repülést bele helyezi a korabeli magyar sportrepülés egészébe és némi társadalmi háttérrel is rajzol...

A bánrévei repülőtér úgy került a szívem csücskébe (Farkashegy mellé) hogy 1951 - ben ott egy hónapos kezdő táborban voltam.

A Hegyen akkor még gumiköteles indítás volt, az alsó reptér még nem létezett én még a kezdő pástán csúszkáltam Vöcsökkel. Csörlő, vontató kiképzésre síkvidéki táborokat szerveztek. A repülőtér parancsnok Borsodi István, hangármester Németh Sanyi bácsi volt.

Komával történt a kiképzés, utána Vöcsökkel A, és B vizsgáztak. Én a kétkormányos kiképzést megkaptam, de egyedül nem mehettem el mert csak 14 éves voltam...

Oktatóm Takács István volt, az ő pályafutása tragikus véget ért. 1957-ben egy Cinke berepülése során súlyosan megsérült, felépülése után tovább repült majd a hatvanas évek elején Budapesten Trénerrel szenvedett katasztrófát.

Nagyom jó volt Bánrévén, ott repültem először, jó barátok között voltam kellemes környezetben. És a Sajó...

Jellemző az akkori viszonyokra: az élelmiszerjegyeket vittük magunkkal. Egy alkalommal derék politikai tisztünk vezetésével átvonultunk Sajópüspökibe segíteni az aratást, mert „a kulákok szabotálták a munkát " Hatalmas segítség lehetett az a néhány aszfalton felnőtt gyerekek. Az a derék ember azt nem mondta nekünk, hogy markot szedni rövid ujjú ingben nem tanácsos, napokig emlegettük még az édesanyja is szóba került.

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

Ha még nem unod, elmondom az is hogy az elmúlt hétvégén közel jártan Bánrévéhez. A nyíregyházi repülő iskolán 1977-ben végzett növendékeim Edelényben tartott osztálytalálkozásán vettem részt. Legnagyobb bánatomra, aki engem vitt nagyon sietett és így nem mehettem át. Sajókápolna útba esett, megnéztük a miskolciak múzeumát. Ott találkoztam Bánki József [Básti József] nevével, akinek könyvét szintén Horváth Balázstól kaptam és a következő olvasmányom lesz.



Végezetül gratulálok a könyvedhez. Hatalmas kutató gyűjtő munka előzhette meg kiadását, a pontos adatok és tényközléseken kívül átjön a repülés szeretete. Ma már a sportrepülés merőben más társadalmi körülmények és technikai színvonalon zajlik. Az állam érdektelensége lassan megfojtja a klubokat, az individuális repülés kora következik. Az ilyen könyvek olvasásakor nosztalgiával emlékezünk múltunkra, a fiatalok pedig megtudhatják, hogy honnan indultunk.

További munkádhoz jó egészséget, sok sikert kívánok!

Baráti üdvözlettel: Sándor”¹¹⁴

A „C” vizsgáját a győrben repülte.¹¹⁵

Ezek pedig a „D” vizsga adatok.

Jelvény, név, hely		Időtartamrepülés (óra/perc/dátum)		Magasságirepülés (m/dátum)		Távrepülés (km/dátum)	
233.	Erdős Sándor Farkashegy	5:07	1954.03.28.	1501 m	1956.05.07	65 km	1956.05.07

Senior Vitorlázó Repülőverseny

Dunakeszi, 1957.05.26. - 06.8.

Feladatok:

1. Alag - Gyöngyös	68 km	céltáv
2. Alag - Verseg - Mende - Alag	103 km	háromszög
3. Alag - Gyöngyös - Alag	136 km	hurok
4. Alag - Gyöngyös - Alag	136 km	hurok
5. Alag - Szolnok	100 km	céltáv
6. Alag - Nyíregyháza - Szeghalom	306 km	törtv. céltáv

1. Majdán Rudolf	AKKÜ	5383
2. Szoboszlai György	Miskolc	5376

¹¹⁴ Levelezés

¹¹⁵ Repülés, 1952 (5. évfolyam, 1-24. szám)1952-09-10 / 17. szám

3. Schmidt Ferenc	MÁV	5257
4. Balázs András	Mátyásföld	4731
5. Lipták Lajos	Békéscsaba	4560
6. Wimmer László	MSE	4535
7. Szűcs Miklós	Cskálov	4523
8. Szalma János	MÁV	4427
9. Kovács F. Pál	Kecskemét	4356
10. Szereday Pál	AKKü	4323
11. Erdős Sándor	Elôre	4037
12. Csonka Ferenc	BHG	3839
13. Kalmár István	MÁV	3801
14. Szűcs Antal	MÁVAG	3636
15. Juhász Géza	Posta	3063
16. Simó Willy	Cskálov	3046
17. Pekári Miklós	Csepel	2786
18. Pálóczy Ferenc	Miskolc	2718
19. Szombati László	Békéscsaba	2604

Senior Vitorlázórepülő Verseny

Gyôr, 1961.

1. Gratzer Károly	6648 pont
2. Emel József	6096
3. Siposs Andor	5549
4. Gönczi Péter	5468
5. Sajti János	5379
6. Szoboszlai György	4931
7. Polgári Imre	4778
8. Durucz Jenô	4710
9. Lebovits László	4606
10-11. Szűcs Antal	4407
10-11. Kvasz Károly	4407
12. Varga Imre	4378
13. Farkas Gyula	4189
14. Berbik Sándor	3396
15. Vinczi Károly	3344

16. Erdős Sándor 2335

17. Kardos József 1437

*A hét versenynap során a versenyzők 15 907 km távolságot repültek!*¹¹⁶



**Győr vitorlázórepülő
verseny, 1961.
A Pilis géppark része**¹¹⁷

**Győr vitorlázórepülő
verseny, 1961.
A teljesítménygép park része**¹¹⁸



¹¹⁶ Matuz István: Vitorlázórepülő versenyek

¹¹⁷ Kasza József gyűjteménye

¹¹⁸ Kasza József gyűjteménye

Haas György

(Budapest, 1933. febr. 25. -)

Volt repülőterparancsnok – időlegesen – Bánrévén 1958 nyara és 1959 ősze között.¹¹⁹
A bánrévei repülőterről szóló fejezetekben találkoztunk a nevével és a tetteivel. Ezeket ott részletesen le is írtuk. Későbbi életét ott nem követtük, itt írunk erről, tanulságos dolgok ezek...

„... A könyvben említett Haas György egykori repülőter parancsnok nagyon közeli jó barátom, együtt kezdtünk Farkashegyen, az ötvenes évek végén elhagyta (hagyatták el vele) a repülést. Sajnos az elmúlt héten bennünket is elhagyott örökre...”¹²⁰

„Magyarországon repülőoktató volt, de újságírással is foglalkozott.. Első írásai vidéki lapokban, a Repülés című folyóiratban és a Fiúk Évkönyvében jelentek meg. 1965-ben Bécsben telepedett le, ahol képkereskedelemmel foglalkozik. A Szabad Európa Rádió bécsi tudósítója. Írásai jelentek, illetve jelennek meg az Irodalmi Újságban, a bécsi Magyar Híradóban, az Új Látóhatárban, a Katolikus Szemlében, a kanadai Magyarágban, a Bécsi Naplóban.”¹²¹



„Haas György (Budapest, 1933) 1965-től Bécsben élt emigrációban. Közíróként nyugaton megjelenő folyóiratokban publikált és a Szabad Európa Rádió tudósítója volt. 1990-ben a FKGP külpolitikai tanácsadója lett. 2010-ben 1956-os Emléklapot kapott. 1990 után Magyarországon megjelent könyvei: Európáért – Beszélgetéseim dr. Habsburg Ottóval (1992); Egy élet a demokráciáért (1996); A második Trianon (1995), Diktatúrák árnyékában. Tildy Zoltán élete (2000). A szabadság tábornoka. Bartha Albert élete (2002), Fénylő csillagok (2005), A szeretet apostola volt. Varga Béla élete (2009), Balogh páter. A 20. század Fráter Györgye (2010), Kovács Imre – harc a nemzeti függetlenségért (2012).”¹²²

„A portrészorozat ismert személyiségeket vagy a hallgatók előtt eddig még ismeretlen embereket mutat be. A pénteki műsor vendége: Haas György újságíró.

Édesapját korán elvesztette, aki munkaszolgálatosként tifuszban halt meg Ausztriában. Gyermekként dolgozni kezdett, hogy segítsen a család megélhetésében. Mindeközben végig meg-

¹¹⁹ Az 1958-as nyári bánrévei teljesítménytábor balesete miatt letiltott Borsodi István helyét vette át.

¹²⁰ Levelezés: Erdős Sándor visszaemlékezése.

¹²¹ Borbándi Gyula Nyugati magyar irodalmi lexikon és bibliográfia HITEL Budapest 1992

<http://mek.oszk.hu/04000/04038/html/h.htm>

¹²² Magyar Szemle http://www.magjarszemle.hu/szerzo/haas_gyorgy

őrizte gyerekkori álmát, a repülés iránti szerelmét. Fiatalon megszerezte a repülővizsgákat, majd több helyen is repülőtér-parancsnok lett. Folytonos áthelyezéseinek oka az volt, hogy nem volt hajlandó belépni a kommunista pártba. Az állandó vegzálások miatt egy ausztriai társasutazás végén nem tért haza Magyarországra. 1965-től Bécsben élt emigrációban. Közíróként nyugaton megjelenő folyóiratokban publikált és a Szabad Európa Rádió tudósítója volt.¹²³

„Régebben, ha jól emlékszem, az Ünnepi Könyvhetet valamelyik nagy érdeklődéssel várt vagy nagy port felvert kiadványa fémjelezte. Egy fiatal géniusz jelentkezése vagy egy idős mester hattúdála. Az elmúlt években – nekem úgy tűnik – egyre gyakrabban csak arra emlékszünk, hogy június első hetére kisüt-e a nap vagy elveri-e az eső a könyvhetet.

Idén, 2013-ban, a Duna minden rekordot megdöntő áradása tette emlékezetessé ezeket a napokat. Még a Magyar Napló hajókirándulása – Hajózzon a magyar irodalommal! – is elmaradt. A gőzös nem fért volna át a Margit híd alatt.

A helyszűke jellemezte a Vörösmarty teret is, ahol hivatalosan három és félszáz kötetet állított ki kis híján száz könyvkiadó. Hivatalosan, mert – akárki összeszámolhatta – a téren 2013 kiállata a prospektusban feltüntetett írások többszöröse lett.

Nem céloz e dúsgazdag termés bemutatása. Ezt már nálam nagyobb szakértelemmel és sokkal szellemesebben elvégezte sajtótájékoztatóján Tarján Tamás. Hogy kikről ejtek hát szót az itt következőkben? Mondhatnám úgy is, hogy azokról, akik felkerestek standomon és odaajándékozták nekem szépen dedikált könyveiket.

De ez csak félig lenne igaz. Híven szokásomhoz, azokat veszem sorra idén is, akikről a sajtó – a hírverés – megfélekezett. És akik még így is, ismeretlenül is, mondanak valami lényegeset. Számomra ezek a találkozások jelentik az ideit, 2013-as Ünnepi Könyvhetet.

A hozzám hasonlók számára tehát az ideit könyvhét is elsősorban találkozásokról áll. Megöleli egymást – vagy gúnyosan egymásra vigyorog – a sok grafomán, aki év közben, dolgozószobájában veri az írógépet (vagy rója a sorokat).

De lássuk a részleteket! A színpadon – mindjárt Hágy Jancsi bravúros megnyitóbeszéde után – egy Haas György nevű aggastyánnal beszélget a Magyar Rádió munkatársa, Kulcsár Katalin.

Megnézem magamnak: idestova három évtizede ismertem én is egy Haas György nevű bécsi fiút. Ő kísérgetett a magyar határra, amikor egy idegenbeszakadt még nem kapott az országba beutazó vízumot.

Nehéz sorsú ember volt, könyvben utazott, és napjában többször is rohant haza magatehetetlen, sclerosisos feleségéhez, akit egyedül gondozott. Ez volt szegény apám betegsége is, miniket, kettőnk az irodalmon kívül ez a sclerosis multiplex is összehozott.

A barátságunkból végül is semmi se lett. Amikor először hazalátogattam (kaptam a saját házamba egy kéthetes turistavízumot), Haas Gyurka a bécsi emigráció fórumaiban hazaárulónak nevezett. Bántott, de nem haragudtam érte. Időközben kiderült, hogy a nagybeteg asz-

¹²³ Arcvonások: Haas György újságíró <http://www.mediaklikk.hu/2014/02/20/arcvonasok-haas-gyorgy-ujsgairo/>

szony ügynök volt, egy tartótisztnek mondta tollba a férjétől szerzett értesüléseket. Elváltak, bécsi társam egyedül élt, amíg nemrégen ő is hazaköltözött.

És most itt, a színpadon, ez a töpörödött öregember, akit Kovács Imréről, a parasztpárti politikusról faggat Kulcsár Katalin (Püski Kiadó, 2012, Budapest).

De ez itt már egy másik témakör. Haas György két és félszáz oldalas irata élvezhetetlen. Nehézes, közhelyes, de legfőképpen: magyartalan. Gyakran még a szórend is hibás. Az egyeztetésekről nem is beszélve. Az „egy-egy beszélgetéseink”-hez hasonló gyöngyszemekből több is található minden oldalon.

Azután, a tartalom! Úgy, mint anno engem, a szerző Kovács Imrét is lekísérgette a határra. Menet közben kiderült, hogy mi mindent művelt amerikai emigrációja alatt ez a „tisztá lelkű és szívű” magyar politikus.

Például egy újabb háború szükségességéről próbálta meggyőzni az amerikai politikusokat. (Mi itthon éppen azokban az időkben ünnepeltük az újjáépült Lánchidat...)

Én ma úgy mondanám: fantasztá volt, életidegen. Megszállott. A parasztságtól várta a felemelkedést? Parasztok ma már sehol sincsenek!

Ide tartozik, felidézem egy Kovács Imrével kapcsolatos emlékemet. 1968-ban a müncheni Új Látóhatár, a magyar emigráció legfontosabb fóruma, irodalmi pályázatot hirdetett. Novella kategóriában a zsűri az első díjat András Sándor írónak ítélte. Ezt a döntést támadta meg egy hosszú, felháborodott olvasói levélben a parasztpárti politikus. És ehhez a levélhez fűztem észrevételeimet.

András Sándor hőse egy Kaliforniában kallódó ötvenhatos, aki – ha jól emlékszem – kiábrándult és kábítószeres. Kovács Imre „szemétdombnak” nevezi András írását, és kétségbe vonja jogát a nyomdafestékhez. „Az amerikai magyar lapokban – írja – hetente olvashatni gyászjelentéseket magyar fiúk hősi haláláról Vietnamban.” (1968 a gyarmati háborúk ideje.) „A fényképekről – folytatja Kovács – tiszta arccal, nemes tekintettel néznek vissza ránk: 1956-ban még Budapest utcáin harcoltak, ’66-ban vagy ’68-ban a forró, gőzölgő dzsungelekben – ugyanazért az eszméért.” (Tény, hogy az USA-ba menekült 1956-os fiatalokat besorozta az amerikai hadsereg.) „Azt hiszem, itt van elásva a kutya! – folytattam ezt a réges-régi válaszlevelet – tőlem a következetesség, a becsület ezt követeli: ha kiállunk egy kis nép függetlenségéért 1956-ban, Budapesten, ugyanezt tegyünk 1968-ban is, bárhol éljünk is a világban, még akkor is, ha a kis nép neve történetesen nem Magyarország. Ha elhagytuk hazánkat 1956-ban többek között azért, hogy többé senki se vonhassa kétségbe jogunkat a szabad önkifejezéshez, akkor a nagyvilágban szétszóródva is ragaszkodjunk ehhez, még akkor is, ha annak, aki kétségbe vonja jogunkat irodalmi díjakhoz, megjelenéshez, aki szemétdombnak titulálja gondolatainkat, történetesen nem Zsdánov a neve.”

Befejezésül javasoltam Kovács Imrének, hogy tanulja meg a demokrácia játékszabályait. A toleranciát. A civilizált, a kulturált hangnemet.

Hát csak így. Írásomat nem közölték. Meg kellett tanulnom, hogy a politika olyasmit vár el az irodalomtól, amit az nyújtani – nem köteles. Ami Haas Gyurit illeti: kezét fogtunk ott, a Vörösmarty téren. Erre, a megbékélésre is jó alkalmat adnak a Könyvhetek.”¹²⁴

„A kettős számok jegyében emlékezett a város. Az 55 éve kitört forradalom és a 22 éve kikiáltott köztársaság évfordulóján az 1956-os forradalom emlékművénél ünnepi beszéddel, koszorúzással emlékeztek meg a városunkban.

Az Óvónők Kamarakórusával elénekelt Himnusz után Nagy Kinga: Tóth Bálint: Vigyázatok az éjszakában című versét szavalta el.

Gergely Zoltán ünnepi köszöntőjében a szabadság napjának nevezte október 23-át. A nemzet szabadsága azonban csak az egyén szabadságával lehet teljes, ha az egyén boldogul, akkor boldogul a város is – fejtette ki.

Az ünnepi beszédet mondó Haas György újkori történelmünk legfényesebb ünnepének nevezi a napot.



Haas György ünnepi beszédet mond

Ez a szabadságharc volt az, ami felrázta az egész emberiséget, nem a pénzért, a gazdasági érvényesülésért, hanem az emberi jogokért harcolt annak tudatában, hogy egy világhatalommal állnak szemben.

Azonban ma – fejt ki az ünnepi szónok – minden törekvés arra irányul, hogy ez egy kommunista reform mozgalom volt Nagy Imrével szemben azonban Tildy Zoltán volt kispárti miniszterelnök, aki a Nagy Imre beszédet is írta, tett a legtöbbet a szabadságharcért.

Haas György kiemeli Albert Camus francia Nobel-díjas író szerepét, aki a Magyarok vére című művében úgy fogalmaz, hogy a legázolt magyarság többet tett a demokráciáért, mint a világ többi része.

¹²⁴ A rádióriport hanganyaga : Bánrévei repülőtér/Egyéb képek)Haas György riport Ferdinandy György Találkozások a Vörösmarty téren Ünnepi Könyvhét, 2013 <http://www.forrasfolvoirat.hu/1311/ferdinandy.pdf>

Az ünnepi szónok befejezésképpen pedig ezt mondja: Egyetlen feladatunk lehet a jövőre vonatkozóan, hogy '56 fényét megőrizzük.

Az ünnepi beszéd után következett a koszorúzás... ”

Az ünnepi szónokról...

Haas György 1956-ban, éppen október 23-án repülte utolsó köreit, mint vitorlázórepülő oktató. Parancsnoka volt a Szentesi repülőtérenk és tagja a Magyar Nemzeti Repülő Szövetségnek.

A Kommunisták Párt tagjainak sorába többszöri elbeszélgetés ellenére sem volt hajlandó belépni, ezért a káderosztály vezetője, távollétében elbocsátotta repülőter parancsnoki pozíciójából.¹²⁵

1965 szeptemberében emigrált Ausztriába. Már a lágerből írásokat küldött az Emigráns Magyarok Lapjába.

Ennek kapcsán ismerkedett meg Varga Bélával – pápai prelátussal –, aki 1945-től '47-ig az Országgyűlés Elnöke volt, majd az emigrációban az Amerikai Magyar Híradó munkatársaként tevékenykedett.

A Szabad Európa Rádió szerkesztői, műsorvezetői elsősorban az 1945utáni Kisgazdapárt sorraiból szerveződtek, így Varga Béla ajánlására 1977-ben Haas György a Rádió munkatársa lett Bécsben.

Itt ismerkedett meg többek között, még a rendszerváltás előtt, Antall József miniszterelnökkel. Ő készítette vele az első interjút.

A rendszerváltást követően hazatért Magyarországra. Azóta elsősorban közíróként, publicistaként ismerjük. Írói érdeklődése a Történelmi Kisgazdapárt jelentős egyéniségei és az 1945 utáni események felé fordult.

Könyvet írt többek között Tildy Zoltánról, Nagy Ferencről, B. Szabó Istvánról, Varga Béláról, Bartha Albertről valamint „14 interjú Európáról” címmel jelent meg könyve.¹²⁶

Az, hogy Haas 1956 végén repült volna utoljára nem igaz!

„... 1957. január közepén Haas György repülőter parancsnoki kinevezéssel érkezett, ami egyértelművé tette Badacsonyi Béla döntését.

Február 14-én kelt levélben – Legényei Lajos útján – az MNRSz értesítette a szentesi sportrepülőket, hogy az Intéző Bizottság elfogadta a klub alapszabályát, felvette az országos szervezet tagjai sorába és kiadta a működési engedélyét. Társadalmi klubtitkárnak Vállay László

¹²⁵ Ez a megállapítás nem igaz. Haas György tovább repült, ezt erősíti Erdős Sándor is, csak az 50-es évek végén távoztak el a repülésből. Bánrévéről 1959 őszén visszakertült Budapestre és sok írása jekent meg a Repülés folyóiratban.

¹²⁶ Jászvidék Jászárokszallás város közéleti napilapja 2011. október 27. „56 fényét őrizni kell...”

honvéd századost választotta a közgyűlés. A tagság Haas György kiképzésvezetőt megerősítette parancsnoki funkciójában. Műszaki vezetőnek a korábbi hangármestert Oláh Józsefet kérte fel és választotta meg a klub tagsága. Vállay Lászlót szolgálati érdekből elvezényelték Szentestről és május 15-től már Vigh Mihály volt a klub választott titkára.

Az 1957-ban megalakult Budaörsön a légimentő szolgálat. Gépei heti 2-3 alkalommal is megfordultak a szentesi repülőtéren. Számos beteget hoztak Bugyi professzorhoz műtétre, vagy vitték a fővárosba azokat a betegeket, akik gyógyítására már csak a jobban felszerelt budapesti klinikákon volt remény. Augusztus 1-jével megkezdődött Fenyvesi Sándor, Pusztai János és Vigh Mihály motoros repülő kiképzése.

Augusztus 4-én országos repülőnapot rendezett a klub. A központ a legjobb bemutató repülőket mozgósította a szentesi rendezvényre. Volt műrepülés vitorlázó és motoros gépekkel, ejtőernyős ugrás Li-2-ből.

A bemutató utolsó száma ballonvadászat volt. Résztvevői voltak Gyulai Andor százados, be-repülő pilóta, Pálóczy Ferenc a budaörsi repülőtér parancsnoka és Tóth József a majdani műrepülő világbajnok. A három gép bal körön repült, és a sorban következők rá-rá csaptak az ütemesen érkező piros, – kb. 1 m átmérőjű – léggömbökre, míg csak nem sikerült azokat elpukkantani. Tóth József elszalasztotta a lufit, így Pálóczy következett. Magasabb pozícióból, akart rácsapni a ballonra, de Gyulai leszúkitte a kört és alulról emelkedve elébe vágott a Pálóczy Fecskéjének. A karambol elkerülhetetlen volt. A tízezernyi résztvevő szeme láttára Gyulai és Pálóczy gépe összeütközött a levegőben. Pálóczynak sikerült kiugrania, de ... Gyulai Andor földi maradványait három nappal később helyezték örök nyugalomra a győri családi sírboltban.

Haas György októberben lemondott parancsnoki megbízatásáról és november elején már Batta Sándor vette át a repülőteret. A szentesi repülő sport 1958-ban mind a repült idő, mind a teljesítmények számában és minőségében korábban nem látott eredményeket ért el. Megalakult Szentesen a kunszentmártoni repülőcsoport 17 taggal. A klub szeptember 21-én járási honvédelmi napot rendezett a városban...¹²⁷

„... A hónap közepétől az algyőiekkel közös teljesítménytábor kezdődött Szentesen. Szinte mindenki 50-100 km-es távot és 1500-2000 méter fölötti magasságot repült.

Haas György repülőtér parancsnok a jól végzett munka érzésével kérhette áthelyezését Nyíregyházára. Szentesen mindenkit váratlanul ért ez az októberi bejelentése. November elején már megtörtént a parancsnoki munkakör átadása. Az új vezető a szolnoki repülőklubból érkezett...¹²⁸

Jelvény, név, hely	Időtartamrepülés (óra/perc/dátum)	Magasságirepülés (m/dátum)	Távrepülés (km/dátum)
113. Haas György Esztergom	5:22 1952.07.19.	1349 m 1952.06.28.	66 km 1952.06.28

¹²⁷ Pusztai János A szentesi repülés rövid története <http://www.szentesinfo.hu/mozaik/2005/exkluziv/szentesi-repules.htm>

¹²⁸ A Szentesi Repülőklub honlapja, Pusztai János.

Takács István

„... Oktatóm Takács István volt, az ő pályafutása tragikus véget ért. 1957-ben egy Cinke berepülése során súlyosan megsérült, felépülése után tovább repült majd a hatvanas évek elején, Budaörsön Trénerrel szenvedett katasztrófát...”¹²⁹

118

Takács István „D” vizsga

Jelvény, név, hely	Időtartamrepülés (óra/perc/dátum)	IMagasságrepülés (m/dátum)	Távrepülés (km/dátum)
54 Takács István Hajdúszoboszló	5:20 1949.05.08.	1641 m 1950.05.09.	73 km 1950.05.31



1949. Az OMRE-iskola jeep-je
(Kalapban: Kalmár László, („barna”) Kalmár,
gépkocsiban: Takács István, Kósi A., hátsó ülésben Kasza József)



Takács István a Lunak-ban

¹²⁹ Erdős Sándor visszaemlékezése

**Akik a Néphadsereg hivatásos
állományában folytatták**

Hüse Károly

őrnagy

(1940 – 1978)

120

Hüse Károly, bárcsak néhány évig volt kapcsolatban az ózdi ejtőernyősökkel és a bánrévei repülőtérrrel, örökre beírta nevét az itteni sportrepülés és ejtőernyőzés történetébe!

„1957-től a repülés mellett az ejtőernyőzés is fellendült, Hüse Károly vezetésével, akik országos első helyezést is értek el.”¹³⁰

Hüse Károly ejtőernyős sportoló, katona 1940. február 5-én született Hajdúszoboszlón. Édesapja Hüse János mezőgazdasági dolgozó, édesanyja Gönczi Etelka. Az I. sz. Általános Iskolában 1954-ben végezte el a 8. osztályt. Igen fiatalon, 1954-ben jegyezte el magát az ejtőernyőzéssel, ekkor még egy nyolcadik osztályos kisfiú ugrott ki a repülőgépből és lebegett ejtőernyőjével ég és föld között. Első ejtőernyős ugrását 1954. március 29-én hajtja végre. Érthető módon büszke volt bátorságára, és jóleső érzés töltötte el barátai, osztálytársai elismerő tekintete láttán is. Szoboszlóról Budapestre vezetett az útja, ahol szakmunkásképző iskolába járt, péktanuló lett.



1954, Az ülő sorban jobbról a második Hüse Károly (14 éves!)

Szakmunkás bizonyítványt 1957 júniusában szerzett. Ezután két évig szülővárosában a Kosuth utcai pékségben dolgozott.

¹³⁰ Az ózdi sportrepülés története <http://banreve.tar.hu> (A szerzők itt alighanem tévednek, lehet, hogy már 1957-től működött az ejtőernyős szakág. Hüse Károly azonban csak 1959-től vette át az ózdiak kiképzését és a szakosztály komoly vezetését. Szepesi József: Simon Laci. A repülés mindenese. TOP GUN 1993/11)

„1956 júniusa volt. A hajdúszoboszlói sportrepülőtér mozgalmas napjait a megye ejtőernyős sportolóinak gyakorlása töltötte be. Az ejtőernyős tábor edzője - Sztankó László - a magyar ejtőernyőzés élvonalába tartozott és nagy szakértelemmel, hozzáértéssel tanított bennünket az akkor kialakuló zuhanási technikára. Mint most, akkor is csak az kapott nagyobb feladatot, aki az előzőt jól teljesítette. Több társammal ott kezdtünk megismerkedni az ejtőernyős sport magasabb követelményeivel. Nagyon szép és hasznos két hetet töltöt-tünk a hajdúszoboszlói sportrepülőtéren, kisebb-nagyobb izgalmakat éltünk át tanulás közben.

Egy nap így szólt hozzám az edzőm:

- Most vizsgázni fogsz előttem a levegőben. Ha sikerül, nagyobb feladatot kapsz.

Majd kiugrottam a bőrömből örömben, hiszen én voltam a legfiatalabb a csapatban, és ez megtiszteltetés volt számomra. Arra gondoltam a nagy izgalomban, hogy sikerülni kell a vizsgának és akkor jöhet az 1500 méteres magasság 20 mp-es zuhanással, ami az előző 10 mp-es zuhanásoknak a duplája. Az volt a feladatom, hogy 1000 méteres magasságból kiugorva zuhanjak 10 mp-et, azaz 400 métert úgy, hogy közben ne forogjak a levegőben, hanem stabilan, hason fekvő testhelyzetben, arccal a föld felé tegyem meg ezt az útszakaszt. Felkészültem a vizsgafeladat végrehajtására. Az edző átnézte a felszerelésemet és vállon veregetett. Még egyszer felhívta a figyelmem a helyes gépelhagyásra, a kezek és a lábak helyes tartására. Közben odagurult a régi jó PO-2-es repülőgép, és beszálltam a hátsó ülésbe. A pilótaülésben Kotrás Gábor foglalt helyet, a neves sportrepülő, aki több vitorlázó versenyen győzedelmeskedett. Az „aranykezű” Gabi bácsi, akit mindenki szeretett a repülőtéren.

Megkaptuk az engedélyt a felszállásra, és én még visszatekintettem az edzőmre. Biztatóan nézett rám, mögötte a társaim álltak, arcukon öröm és irigykedés látszott. Nagyon jó barátok voltak, örültünk egymás sikereinek és én - bevallom - nem bántam, hogy egy kicsit most irigykednek rám.

A motor teljes fordulatszámra előrendítette a repülőgépet és csakhamar felemelkedtünk. Minél magasabban jártunk, annál lassabban, méltóságteljesebben úsztak el alattunk a tájak: a jellegzetes szoboszlói szív alakú tó, mellette a gyógyfürdő medencéi. A motor egyenletesen működött és én a hátsó fülkében ülve - hátamon a régi PD-6 R/48-as ejtőernyővel - szívdobogva vártam, vajon hogy sikerül majd a lé-gi vizsgám.

A motor fordulatszámra hirtelen lecsökkent. Rögtön eszembe villant: ez azt jelenti, hogy a gép elérte a magasságot és fel kell készülnöm az ugrásra. A tanult mozdulatokkal felálltam az ülésre, amelyen addig ültem, majd kiléptem az alsó szárnytőre. Miközben a kabin szélébe kapaszkodtam, a másik lábam is áttemeltem a kabin peremén és máris kint álltam a szárnyon. Jó erősen fogózkodtam, mert 1000 méter magas-ban voltunk és 90 km/óra volt a repülőgép sebessége.

Gabi bácsi az alattunk levő repülőteret figyelte, feltartotta a kezét. Rám mosolygott és intett, hogy ugorjak. Egy pillanatra az edzőm jelent meg lelki szemem előtt: távcsővel a kezében izgatottan kémlelt a magasba. Tudtam, hogy ez így van ott lent valahol a földön. Egy kicsit lámpalázás voltam, mint a színész, aki először lép színpadra. Belevetettem magam a mélységbe. Alattam a táj, mint egy óriási terepasztal terült el, de én akkor már csak a feladat végrehajtására figyeltem. Felvettem a stabil testhelyzetet és a kezem-lábam segítségével igyekeztem

azt megtartani, miközben számoltam a másodperceket. Orkánszerűen tombolt körülöttem a levegő: 160 km-es sebességgel száguldottam a föld felé. Alattam a tereptárgyak rohamosan, szemmel láthatóan nőttek, és én tartottam a stabil testhelyzetet. A tizedik másodpercben megfogtam az ejtőernyő kioldó gyűrűjét és megrántottam. A következő pillanatban éreztem a jól ismert rántást, és az ejtőernyő gombája szétterült felettem. Az eszeveszett száguldást kellemesen lebegő, csendes mozgás váltotta fel.

Ebben a lebegésben a levegő lágyan simogatta az arcom, ideg feszültségem feloldódott. Olyan boldogságot éreztem, amit csak ejtőernyősök érezhetnek, ha a feladat sikerült. Figyeltem a tájat és az ejtőernyőmet úgy irányítottam, hogy az edzőm és a társaim közelében érjek földet. Hosszúnak tűnt az ereszkedés, minél hamarabb szerettem volna már hallani az edző véleményét. Odahuppantam a csoport elé és jelentettem edzőmnek, hogy a megszabott feladatot végrehajtottam. Ő derűsen csak annyit mondott: „Felsőbb osztályba léphetsz!”. Örültem és velem örültek a többiek is, akik ezután tanácsokat kértek tőlem, mit hogyan csináljanak. Szívesen segítettem őket mindenben. A felsőbb osztályban nagyobbak a követelmények, hosszabb a szabadeséssel megtett út, nagyobb a sebesség. Ez volt az én következő feladatom. Gyakoroltam a másodpercek számolását és a testtartást felszállás előtt. Elfoglaltam a helyem a PO-2-es hátsó ülésén és felszálltunk. Emelkedés közben arra gondoltam, hogy nem szabad szégyent vallani, ezt a nehezebb feladatot is hibátlanul kell végrehajtani. A gép elérte az 1500 méteres magasságot, a motor fordulatszámának csökkentése után kimásztam a szárnyra. Most minden jóval kisebbnek tűnt lent a földön: a házak, a gyógyfürdő és a szív alakú tó. A pilóta jelzésére elhagytam a gépet és megkezdtem az első 20 mp-es, közel 1000 m-es szabadesést.

A 12. másodpercben elértem a legnagyobb sebességet, amit ebből a magasságból el lehet érni. A levegő olyan kemény volt, hogy éreztem a végtagjaimnak való támaszkodást, amivel az esést irányítjuk. A szabadesés hátralevő része nagyon hosszúnak tűnt. Azóta már rég ejtőernyős oktató vagyok, de a saját magam és a növendékeim tapasztalatából tudom, hogy az első ilyen magasságból végzett ejtőernyős ugrás zuhanási idejét - mivel olyan nagy a sebesség és olyan hosszúnak tűnik - bírni kell idegekkel. A gyengébb idegzetű ejtőernyősök nem is várják meg, amíg a 20 mp eltelik, hanem előbb nyitják ki ejtőernyőjüket. Ilyen növendékem volt is jó néhány, de mondhatom, közülük nem is lett jó ejtőernyős egy sem.

A zuhanási idő elteltével megfogtam a kioldógyűrűt és megrántottam. A következő pillanatban erős rántást éreztem, keményebbet, mint az előző ugrásaimnál. Felnéztem az ejtőernyő kupolájára, hogy ellenőrizsem a helyes kinyílást és látom, hogy ejtőernyőm szétszakadt. Három nagy rés tátongott rajta. Éreztem, hogy most gyorsabban zuhanok, mint máskor. Így, ezzel az ejtőernyővel a földetérés veszélyes - döbbentem rá. A tanultak szerint kinyitottam a mentőernyőt, s rögtön arra gondoltam, mit szól majd az edzőm az esethez. Nem szólt semmit, csak annyit mondott, hogy hajtsak be egy másikat és folytassam tovább a tanulást. Az elszakadt ejtőernyő helyett másikat kaptam.

A következő feladat végrehajtása közben ismét elszakadt az ejtőernyőm. Nagyon kellemetlen volt számomra, mert a társaim már furcsán néztek rám. Az edzőm meg csak ezt mondta: - „Nem baj Károly, vegyél fel másikat és gyakorolj tovább!” Igen ám, de ezen a héten kilenc ejtőernyő szakadt el egymás után ugrásaim során. Most már bosszankodtam nagyon, mert csak az én ejtőernyőim szakadtak el, egyik jobban, mint a másik. Már egészen megszoktam,

hogy a mentőernyővel ereszkedjek le. A társaim meg csak példálóztak: „Biztosan nem jól hajtogatja az ernyőt, nem elég gondosan.” De én éreztem, hogy mindent jól csinálok és mégis! Nem tudtam, mi lehet az oka!? Az edzőm meg csak mindig azt hajtogatta: „Vegyél egy másikat és ugorj újra!” Igen ám, de kifogyott a készlet és már nem volt mivel ugranom. Bosszantott a dolog, s főleg az, hogy társaimnak nem tudtam megmagyarázni, miért szakadnak el az ernyőim. Mit volt mit tenni, elhatároztam: kölcsönkérem egyik társamtól az ernyőjét, hogy én is ugorhassak az utolsó ugrási napon.

Amikor egyik társam - Kelemen Jóska - aznapi ugrását befejezte, így szóltam hozzá: - „Józsikám! Add kölcsön az ejtőernyődet!” Szívesen odaadta, sőt még meg is jegyezte epésen, majd együtt hajtogatjuk és akkor biztosan nem szakad el. Mert ő is azt hitte, mint sokan a többiek közül, hogy rosszul hajtogatom az ejtőernyőt. Nem bántam én, csak ugorhassak.

Szépen hajtogattuk az ejtőernyőt és besorolhattam újra az ugráshoz. A felkészülés után odagurult a gép a startvonalra és beszálltam. Emelkedés közben arra gondoltam, hogy érthetetlen számomra az ejtőernyők szakadása. Miután senki nem talált rá elfogadható magyarázatot, a társaim körében az a hiedelem terjedt el, hogy nem jól hajtogatom az ejtőernyőt. Az edző előtt ezt nem merték mondani, mert az ő ellenőrzése mellett hajtogattunk mindannyian. Az edző viszont sohasem szólt, ha elszakadt az ernyőm, csak azt mondta: „Hajts be újat!”. A csoportból viszont csak én ugrottam 1500 méterről, a többiek csak 1000-ról. Vegyes érzelmekkel ültem a repülőgép hátsó ülésén. Ha most nem szakad el az ejtőernyőm, akkor rajtam marad a rossz hajtogató híre, és hallgathatom a fiúkat: - „Na látod, ezt a Józsival hajtogattad!” Ha elszakad, akkor viszont újra veszélyes helyzetbe kerülök és szükség lesz a tartalék ejtőernyő kinyitására. Beigazolódik ugyan, hogy az eddigiek folyamán jól hajtogattam, de az ejtőernyők elszakadásának rejtélye még nem oldódik meg!

A gép közben elérte az ugrási magasságot, kimásztam a szárnyra és a pilóta jelzésére elhagytam a repülőgépet. A zuhanás folyamán is egyre az járt eszemben: elszakad - nem szakad. Suhogott körülöttem a levegő, lobogott rajtam az ejtőernyős ruha, a táj tereptárgyai egyre nőttek alattam, és a zuhanási idő elteltével szorongó érzéssel rántottam meg az ejtőernyő kioldógyűrűjét. A következő pillanatban erős rántást éreztem és hallottam a kilobbanó ejtőernyő csattanását. Felnéztem a kupolára és még gondolkodni sem volt időm, ösztönszerűen máris dobtam ki a mentőernyőt. Amikor kinyílt, újra eszembe villant, hogy vajon miért szakadt el az ejtőernyő. Egy kicsit még örültem is, hisz ezt az ejtőernyőt együtt hajtogattam társammal, tehát nem a hajtogatással van a baj. A földetérés után szemlesütve mentem az edzőmhez és halkán jelentettem, hogy végrehajtottam a feladatot, de az ejtőernyőm ismét elszakadt. Társaim is odasereglettek.

- Laci bácsi - mondtam az edzőmnek el sem mondhatom, mennyire szégyellem már... Csak én szaggatom az ejtőernyőket... Pedig úgy érzem, mindent jól csinálok... És mégis... Valami elkerüli a figyelmemet. Bárcsak tudnám, hogy mi, igyekeznék kijavítani a hibát.

Az edző látta, mennyire letört az eset és megveregette a vállam.

- Ne búsulj, Karesz - mondta. - Te mindent jól csináltál és megdicsérlek a kitartásodért és a szorgalmadért. Sokat tanultál és én csak azt tudom mondani, hogy így tovább és leszel te még a stílusugrás „magyar bajnoka”. Az ejtőernyő szakadásokról pedig nem tehetsz. Eleinte én

sem tudtam, mi lehet az oka, de később rájöttem és tökéletesen megbizonyosodtam róla. Először azt hittem, a véletlen műve volt, de amikor már a negyedik is elszakadt, akkor figyelni kezdtem, hogy nincs-e valami rendellenesség a nyitásodnál a testtartásoddal. De soha a legcsekélyebb hibát se tapasztaltam. Tehát más volt az oka. Aztán meggyőződtem arról, amit addig csak sejtettem. A társaid 1000 méterről ugrálnak, ezért sohasem érték el a 10 mp-es zuhanási idő alatt a legnagyobb sebességet, így az ejtőernyőjük nem volt úgy megterhelve.

Te viszont 1500 méterről minden esetben elérted a legnagyobb sebességet, és így az ejtőernyőd terhelése maximális volt. Ezek az öreg selyemkúpok ezt már nem bírták ki. Nem veled volt a baj, csak az ejtőernyőiddel...

Ezeket az elavult PD-6 R/48-as ejtőernyőket még abban évben kivonták a forgalomból, mert az országban másutt is történtek velük hasonló esetek.

*Laci bácsinak pedig igaza volt: 1963-ban a stílusugrás magyar bajnoka voltam először és ezt követte még három magyar bajnoki cím.*¹³¹

Szorgalmát, az ejtőernyőzés iránti született tehetségét mi sem bizonyítja jobban, hogy már 1958-ban tagja lett a Magyar Ejtőernyős Válogatottnak, és húszéves, amikor első nemzeti bajnokságát megnyeri. 1960. november 14-én kezdete el katonai szolgálatát honvédként Budapesten a Ságvári-ligetben. Olyan időszak volt ez, amikor épp a mélységi felderítő-zászlóalj, és ezen belül a katonai ejtőernyőzés újjászervezése folyt. Hogy milyen viszonyok voltak ekkor, és ebbe hogyan illeszkedett az ő embersége, emberi szilárdsága? Ezekre a kérdésekre a választ a legilletékesebbtől, tőle kaphatjuk meg leghitelesebben:

„Az első szabadságomat is (mármost a katonaságnál – a szerz.) a sportnak, a jó kondíciónak köszönhettem. Budaörsön, az úgynevezett Törökugratónál voltunk kiképzésen. Kődös, nyálkás, fagyos időben kúsztunk, másztunk, harcászkoztunk. A foglalkozás befejeztével a szakaszparancsnok felsorakoztatott bennünket. A fáradtságtól, a kimerüléstől alig álltunk a lábunkon, többen a puska súlyától majd összeroskadtak, de az őrmesterünk kihirdette: most



*legyenek legények! Aki innen elsőnek beér a laktanyába, az három nap szabadságot kap, a másodiknak hosszú, a harmadiknak pedig egy sima eltávozás a jutalma. Na, gyerünk, futás! A cél legalább öt kilométerre volt. Nekilódultunk. Én futottam az első helyen, a másodikon futó Nádor Zoli a céltől alig néhány száz méterre teljesen elkészült az erejével. Hóna alá nyúltam, a hátamra vettem, húztam, cibáltam, cipeltem. Bekinlódtam vele a laktanyakapu közelébe, talán két méterre lehettünk a céltől, amikor letettem. Azt mondtam neki, most már gyere be magad, én vagyok az első.*¹³²

¹³¹ Hüse Károly - Szakadnak az ejtőernyők. (Selyemszárnyakon. Ismerkedés az ejtőernyőzéssel. (1969))

¹³² Gy. Fekete István

Első sikerét a *hajdúszoboszlói repülőtéren* érte el, ahol 1958-ban a megyei ejtőernyős bajnokság első helyezettje lett.

1959-ben elvállalta az *Ózdi Repülőklub* ejtőernyős szakosztályának újjászervezését, vezetését és kiképzését.

„...A szakszókérő lapból fehéren feketén kiderült, hogy még nem vagyok 16 éves. Azonnal letiltottak az egyedülrepülésről. De a dolgoknak itt még nem volt vége - sőt! A szakszóm miatt besoroltak az ejtőernyősök közé. Ebben az időben jöttek át Hajdúszoboszlóról Hüse Karcsiék, és újjászervezték az ejtőernyős szakosztályt. Az egyik alkalommal galléron ragadott Hüse.

– *Maga az a Simon?*

– *Igen. Én vagyok. – Dadogtam meglepődve.*

– *Már másodszor nem volt tornatermi foglalkozáson. Ha a következőről is hiányzik, megnézheti magát! – Harsogta.*

Mondtam volna, hogy én nem vagyok ejtőernyős, s egyáltalán nem is akarok ugrani, de meg sem hallgatott – elviharzott...”¹³³

1961-ben *Gyulai György* halálával küldetése misszióvá vált, hiszen látszott, hogy *vitész Bertalan Árpád* és *Gyulai György* után neki kell majd átvennie azt a történelmi küldetést, amit a magyar ejtőernyőzés fejlődése szükségképpen rótt rá.

„1960. évben felállított új országos ejtőernyős rekordok

– *Egyéni rekordok –*

1. *Polonyi László – 1500 m kombinált – 1960. április 3. átlag – 2,47;*

2. *Hüse Károly – 2000 m kombinált – 1960. július 5. – átlag – 2,25;”¹³⁴*

„Vasárnap délután repülőik 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.

Szabó Miklós „Tréner” típusú repülőgépével a műrepülés sok szépségével ismertette meg a többezres nézősereget.

A Borsodi Modellező Klub tagjainak műrepülőmodeljei szintén nagy sikert arattak.

¹³³ Szepesi József: Simon Laci. A repülés mindenese. TOP GUN 1993/11

¹³⁴ Repülés 1960. 11.

Végül alkalmunk nyílt beszélgetni Hüse Károly ejtőernyőssel, akinek nevét országos-csúcs fémjelzi. Bár eredményét túlszárnyalták a nemrégben 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.”¹³⁵



**Hüse Károly a növendékeit oktatja.
Bánrévei repülőtér 1960 nyara
balról az ötödik Simon László¹³⁶**

Két év múlva már a nemzeti bajnokság nyertese és a válogatott keret tagja. 1960-ban, 20 évesen célbaugró *Magyar Bajnok*.

1960-ban hívták be katonai szolgálatra. Ekkor határozta el, hogy a katonai szolgálatot élethivatásnak választja



¹³⁵ Repülés 1960

¹³⁶ Szepesi József: Simon Laci. A repülés mindenese. TOP GUN 1993/11

Ejtőernyőstábor, An – 2 a bánrévei repülőtéren



**Hüse Károly és Molnár Pál
főhadnagy, felderítő
szakaszparancsnok,
1961 tavasz¹³⁷**



**Hajdúszoboszló 1964.
Alföldi Ejtőernyős Bajnokság**

**1. osztály, férfi: 1. Hüse Károly
(Gyulai HSE)**

1960. május 8-án megalakul a *Magyar Néphadsereg MN 7000, 34. Önálló, Mélységi Felderítő Század*. A hadseregben is az ejtőernyősökhöz kapott beosztást. Szakaszvezetőként kezdte meg pályafutását.

Ugrásainak száma:

1962-ben	500. (Bánréve!) ¹³⁸
1965-ben	1000.
1968-ban	2000.
1971-ben	3000.
1974-ben	4000.
1976-ban	5000.
1977-ben	6000. ¹³⁹

¹³⁷ Simon László: A magyar ejtőernyőzés története TOP GUN

¹³⁸ Básti József emlékei alapján.

¹³⁹ Szolnoki Honvéd Ejtőernyős Egyesület <http://www.szhesz.hu/huse/huse.html>

1964-ben tagja a világbajnokságra készülő magyar csapatnak. Még ugyanebben az évben Gödöllőn 1000 méteres késleltetett célbaugrásban országos és világsúcsot állított fel. Ekkor már Szolnokon élt feleségével, a szintén ejtőernyős *Jobbágy Emília*val. Itt tett érettségi vizsgát, majd tiszti vizsgát. 1966-ban alhadnaggyá léptették elő.



Az 1000. ugrás 1965-ben

„12. Nemzeti Ejtőernyős Bajnokság

Az 1000 m kombinált csapatcélbaugrásban is kimagasló eredmények születtek. Az 1000m kombináltcsapat-célbaugrás végeredménye:

1. Posta (Polonyi, Nagy F, Nika, Varga) - 2229, 074 pont,

2. III. vegyes csapat (Hüse, Kovács Gy., Gajdán, Szabó) - 2199,77pont.

*A férfi 1000 m egyéni kombinált célbaugró bajnok.. Pataki László - 585,333pont,
2. Szabó Pál - 579,763pont.*

A férfi egyéni-összetett bajnokság eredménye: 1. Samu Ferenc ITRK - 1308,394 pont, 2. Hüse Károly Szolnok - 1293,884 pont..., 6 Szabó Pál, Miskolc - 1249,763 pont.

A férfi összetett csapatbajnokság eredménye: 1. Posta (Polonyi, Nagy F, Nika, Varga) - 7211,003 pont, 2. III. vegyes csapat (Hüse, Kovács Gy., Gajdán, Szabó) - 6732,743 pont. ¹⁴⁰

„Miskolc és Kassa városok közötti ejtőernyős verseny

A miskolci és a kassai ejtőernyősök ismertsége, barátsága nem újkeletű. A két szakosztály vezetőinek legutóbbi tapasztalatcseréjén elhatározták, hogy a baráti találkozót jobban kiszélesítik és első alkalommal Miskolcon egyéni-, valamint csapatversenyt rendeznek első- és másodosztályú sportolók részvételével.

A verseny világbajnoki versenyszámokkal és – értékelési rendszer szerint került kiírásra, melyek jó küzdelemre nyújtottak reményeket. Bokor József – az MHS megyei elnöke – rövid ünnepélyes megnyitóbeszéde után kezdetét vette a vetélkedő a 2000 m edzőugrással. A kassai sportolók „PTCH-4” és „PTCH-6 ; a miskolciak,, Para-Commander ”, „T-4-4M” és „T-2-4M” típusú ejtőernyőkkel ugrottak.

Az edzés után megkezdődött a verseny az 1000 m egyéni kombinált célbaugrással, amelyben nagy küzdelem után a kassai Kiszter Anton győzött 0,51–, 0,64–, és 0, 42m teljesítményével. Sajnos negyedik ugrására nem került már sor sérülése miatt, így a küzdelem feladására kényszerült. Második Hüse Károly – 1, 65 m, 0,8 m, 1,00 m. Harmadik Szabó Pál – 0, 66 m, 0,88 m, 1,07 m.

¹⁴⁰ Repülés 1965. 10.

A 2000 m stílusugrásban a biztos győzelmet Hüse Károly ragadta magához 10,2 mp eredményével, 2. a kassai Pircsák József–12,0 mp, 3. Szabó Pál 13,0 mp időeredménnyel. A két versenyszám alapján az egyéni-összetettben Hüse Károly került az első helyre – 983,5 ponttal. Szabó Pál (953,9 pont) és Pircsák József (933,1 pont) előtt.

A csapatversenyt megérdemelten Kassa csapata (Pircsák, Suska, Hricisán, Kiszter összeállításban) 3322,8 ponttal nyerte, Miskolc (Hüse, Szabó, Gajdán, Kiss) – 2304,9 pont csapata előtt. A kassaiak kiegyensúlyozottabb teljesítménye, és egységesebb taktikája jobb volt a hazai csapaténál. A találkozó befejezése után a győztesek tiszteletdíjait a repülőtér parancsnoka – Lánc Tibor – nyújtotta át, az MHS Megyei Elnöksége pedig az Avas-szálló éttermében vacsorát adott a sportolók és vezetőik tiszteletére.

A Verseny utáni megbeszélésen a borsod-megyei MHS sportvezetők a tapasztalatok összegezésére hívták fel a figyelmet, többek között azért is, hogy a csapatversenyben elszenvedett csorbát a jövő évben Kassán kiküszöböljék. Reméljük így lesz!”¹⁴¹

„Világrekord

1967. március 21-én 22 óra 35 perckor egy kilences ejtőernyős csapatunk FAI G-2C osztályában világrekordot állított fel. A kilences csoport a Sári Repülőtérén éjszakai ugrással 6000 m-ről 0,73 m átlagtávolságot ért el. A régi rekordot az USA ejtőernyősei 1966-ban állították be, 1, 52 m-rel. A csapat részeredményei: Kovács József (MÁV) – 1,25 m, Mészáros Béla (Ganz-MÁYAG) – 0,15 m, Pataki László (BHG) – 0,00 m, Szabó Pál (Miskolc) – 0,19 m, Szeder Ferenc (IX. ker) – 0, 17 m, Hüse Károly (Szolnok) – 0,35 m, Ullaga András (Székesfehérvár) – 1, 15 m, Varga József (Posta) – 0, 00 m, Nagy Endre (KIM) – 4,34 m.

A Központi Repülőklub az új rekordot a FAJ-hoz megküldte hitelesítésre.”¹⁴²

„XIV Nemzeti Ejtőernyős Bajnokság, Miskolc 1967. VII. 23-29.

Hazánkban eddig ez volt a legnagyobb szabású nemzetközi ejtőernyős verseny. A XIV Nemzeti Ejtőernyős Bajnokság eredményei:

1000 m egyéni kombinált célbaugrás (3 ugrás átlaga): 1. Chudoba (lengyel) - 0,12 m... , 4. - magyar-bajnok: Ullaga András - 0,36 m;

2000 m stílusugrás (2 ugrás átlaga): 1. Pospichal (csehszlovák) - 8,65 mp, magyar-bajnok: Hüse Károly - 9,8 mp.

Az 1966 évi összetett egyéni végeredménye: 1. Hüse Károly - 1241,4 pont..., 8. Szabó Pál - 1171,9 pont.”¹⁴³

“Ejtőernyős verseny Karl-Marx Stadtban

¹⁴¹ Repülés 1966 11.

¹⁴² Repülés 1967 5.

¹⁴³ Repülés 1967 9.

A Német Demokratikus Köztársaság Repülőklubja meghívására világbajnoki számokból álló ejtőernyős versenysorozaton az NDK, a Szovjetunió, Svájc, Ausztria, Finnország, Csehszlovákia, Bulgária és Magyarország legjobbjai vettek részt a világszínvonalon álló küzdelemben.

A férfiak 1000 m egyéni célugró versenyén 1. Reiding (NDK) - 997,2 pont, 2. Szabó - 993,5 pont..., 5. Hüse - 989,9 pont végeztek.”¹⁴⁴

“Szabó Pál, az ország második kétezrese

A gép mind kisebbnek látszott, mozgása is egyre lassúbbnak tűnt, amint egyre feljebb emelkedett. „Ott, ott! A fehér felhőnél! Most fordul a célirányba!” Sokan figyeltük tegnap délután a Miskolci Repülőtéren a fenn kerengő gépet, amelyet Bogdándi Tibor - reptérparancsnok - vezetett. A gépfedélzetén három ejtőernyős készült ugrásra: Hüse Károly - abszolút magyar bajnok, Varga József - ugyancsak számos magyar-rekord tulajdonosa - és Szabó Pál - az MHSZ miskolci ejtőernyőseinek oktatója, aki most készült a 2000. ugrásra.

Előzetesen talán annyit, hogy az országban még csak egy ember érte el az ugrásszámot. - Most! Most ugrottak ki! - A kétezzer méter magasban repülő gépből apró pontok váltak le, nagy sebességgel zuhantak lefelé, majd hirtelen, teljesen egyszerre kicsattant mindhárom színes ernyő. A célkeresztől egyelőre még oldalt, távolabb libegtek, eltávolodtak egymástól, hogy helyet adjanak az először földre érőnek. Az egyik ernyő mintha felgyorsult volna. Megindult a célkereszt felé, és néhány másodperc múlva az ejtőernyős Szabó Pál - a 2000. ugró - hajszálpontosan esett a célkereszt egy négyzetméternyi középpontjába! Felcsattant a taps. A másik két kitűnő ejtőernyős ugyancsak a keresztre ugrott.



**Varga József, Szabó Pál,
Hüse Károly
Miskolc 1969. 10. 12.**

Szabó Pálon az érkezés után is ugyanazt a nyugalmat lehetett látni, mint a felszállás előtt. - Először 1962. március 21-én ugrottam Nyíregyházán. - mondja - Azóta tízféle géptípusból ugrottam. - Hogyan lesz valakiből ejtőernyős - -Erre sosem tudtam felelni. Csak azt tudom most is mondani, hogy meg kell próbálni. Ha valaki egyszer leugrik, akkor már nagyon nehéz abbahagyni. - Mire emlékezik vissza legszívesebben? - Minden ugrás nagy élmény, a legérdekesebb mégis talán az 1962. május 5-i ugrás volt. Ekkor 8070 m magassból ugrottunk, 2 perc 6 másodpercet zuhantunk, 500 m-en nyitottunk ernyőt. Azon a magasságon, vagy inkább „alacsonyságon” már kell nyitni. A talajon +25 volt a hőmérséklet, fenn pedig -46. De mondom, mindegyik ugrásom élmény, mindegyiket nagyon szeretem.

¹⁴⁴ Repülés 1969 9.

*Szabó Pál hat éve válogatott-tag - egy világrekordot és számos országos-rekordot felállító csapatnak a részese. Évente körülbelül 100 fiatalt oktat. Próbálja beléjük is átplántálni azt a nyugalmat, körültekintést, fegyelmezettséget, mely rá annyira jellemző.*¹⁴⁵

Ezután egymást követték a rekordok és a különböző bajnokságokon elért első helyezések. Hüse Károlynak 1971-ben már a 3000. ugrását ünnepelték Szolnokon.

„2000+1000=3000!

A hazai ejtőernyős sport fejlődésének töretlen útját is szimbolizálja a címbefoglalt egyszerű számtani példa. A két jubiláns – Hüse Károly és Varga József – a sportág művelhetőségének alsó korhatárától szerelmesei a suhanó levegő varázsának. Mindketten a válogatott régi tagjai, s nevükhöz világbajnokságok, nemzetközi tornák, külföldi-, és hazai bajnokságok sora fűződik. Nevüket az egész világon – ott, ahol a lobbanó kupola művészei tudásukat csillogtadják - mindenütt ismerik. A válogatott-keretnek - amelyet hosszú ideje ők is felfrissítenek tehetséges fiatalokkal - szinte felállítása óta tagjai.

Nevelőik és edzőik segítségével mindketten tudásuk legjavát adták a hazai ejtőernyős sportnak. Hüse Károly a katonai hivatást választotta, Varga József pedig szövetségünk kereteiben dolgozik az újabb ejtőernyős nemzedék sorba állításáért.

Hüse Károly elérte a bűvös 3000-t. Gratulálunk, s mint egykor „ezres” kapitányi sorba lépésekor - most is azt kívánjuk, hogy az ötezrediket is jó erőben és egészségben ugorja.

*Varga József – az ejtőernyősök mindig tréfára kész Jozsója – kétezredszer lobbantotta a „padákot”: 2000. jubileumán neki is jó egészséget kívánunk, s várjuk az ő háromezresét is.*¹⁴⁶

“1971. évi Nemzeti Ejtőernyős Bajnokság eredményei

1000 m egyéni célbaugrás: 1. Kovács József - 4,17 pont, 2. Hüse Károly - 8,25 pont, 3. Dabasi József - 9,75 pont;

2000 m stílusugrás: 1 Hüse Károly - 25,1 pont;

*Az 1971. évi Nemzeti Ejtőernyős Bajnokság összetettjének bajnoka.- 1. Kovács József- 31,87 pont. 2. Hüse Károly - 33,35 pont.*¹⁴⁷

“Hüse Károly

3110 ugrásával „fejfel” emelkedik ki a mezőnyből kétszeres abszolút-, és nyolcszoros rézszeredményekben kiváló magyar ejtőernyős bajnok. Ahogy pályafutásának kiemelkedő állomásairól, és magáról az ejtőernyőzésről mesél, arra gondol az ember: ő az, aki soha nem fog megöregedni - nem engedi a lelkesedése.

¹⁴⁵ Északmagyarország 1969. október 12.

¹⁴⁶ Repülés 1971 10.

¹⁴⁷ Repülés 1971 10.



A 3110. ugrás után

Azzal kezdte karrierjét, hogy három évvel idősebbnek mondta magát, hogy minél előbb ugorhasson. Így történt, hogy még a VIII. általános iskola befejezése előtt két ugrással is dicsekedhetett, s 16 esztendőskorában már megyei bajnokságot nyert. Az 1958. év a 2. osztályú Országos Bajnokságot hozta, 1959. a válogatott-keret tagságot (ahol egyébként ő a „legrégebb”), 1960. pedig – 2000 m kombinált célbaugrásban – a Nemzeti Bajnokságot. Ezt a sikerét egyébként az is tetézte, hogy 20 esztendőskor fejjel, az akkor kimagasló, „öreg” ejtőernyősök elől vitte el az aranyérmeket. 1962-ben már nemzetközi versenyen is részt vett - amelyet azután sorba 13 másik követett, ebből 4 világbajnokság.

A sok nevezetes dátum közül, talán az 1967. évi Adria Kupáért folyó küzdelemre emlékszik vissza a legszívesebben, ahol a magyar csapat az amerikaiak előtt másodikként végzett és ezüstérmeket szerzett a légitafétában - Hüse Károly pedig egyéniben a negyedik helyezettet. 1971-ben, ugyancsak Jugoszláviában, pedig bronzérmes lett az 1500 m kombinált célbaugrásban. A két nemzetközi végeredmény között 1969-ben, „mellesleg” másodszor is magyar bajnok.

A 12esztendővel ezelőtt elkezdődött versenysorozatban való állandó részvételén kívül természetesen minden augusztus 20-i dunai légitparádén is szerepel. Azon már meglepődni sem lehet, hogy „civil” foglalkozása szintén az ugráshoz köti: néphadseregünk ejtőernyős deszant főhadnagya. S a „hobbyban külön hobby”: - rajong a nem-mindennapi megoldásokért. Így például ő az egyetlen, aki az országban ejtőernyős vontatással próbálkozott.”¹⁴⁸

Világbajnokság Jugoszlávia, Bled 1970.

Mint sportoló bejárta az egész világot. Az Olaszországban rendezett 1976. évi világbajnokságon 5. helyezettet. Ilyen eredményt eddig magyar sportoló még nem tudott elérni. Kubában hajtotta végre 1977-ben a 6000. ugrását.



¹⁴⁸ Repülés 1972 7.



1971.
A 3000. ugrás¹⁴⁹

Világbajnokságon csapattag

- 1964: NSZK;
- 1966: NDK, Lipcse;
- 1968: Ausztria, Graz;
- 1970: Jugoszlávia;
- 1972: USA, Kalifornia;
- 1976: Olaszország, Róma.

Év	Kateg.	Célbaugrás	Stílusugrás	Összetett
1959	<i>férfi</i>	Binder Lajos	Kastély Sándor	Kastély Sándor
	<i>női</i>	Rajcsányi Mária	Papp Katalin	Papp Katalin
1960	<i>férfi</i>	Hüse Károly	Gyulai György	Gyulai György
	<i>női</i>	Rajcsányi Mária	Rajcsányi Mária	Rajcsányi Mária
1961	<i>férfi</i>	Szeder Ferenc	Polonyi László	Miklós László
	<i>női</i>	Nagy Jánosné	Kurinszki Ilona	Kurinszki Ilona
1962	<i>férfi</i>	Miklós László	Polonyi László	Polonyi László
	<i>női</i>	Rajcsányi Mária	Osztermann Márta	Rajcsányi Mária
1963	<i>férfi</i>	Binder Lajos	Hüse Károly	Binder Lajos
	<i>női</i>	Stanek Erzsébet	Stanek Erzsébet	Stanek Erzsébet
1964	<i>férfi</i>	Varga József	Szeder Ferenc	Samu Ferenc
	<i>női</i>	Stanek Erzsébet	Stanek Erzsébet	Stanek Erzsébet
1965	<i>férfi</i>	Pataki László	Hüse Károly	Samu Ferenc
	<i>női</i>	Benkő Ilona	Benkő Ilona	Benkő Ilona

¹⁴⁹ Simon László gyűjteménye

„Igen, ez volt az első katona csapat. Balról: Nemes László, Hangodi András, Nádházi Ferenc Hüse Károly Simon László, Bordás Emánuel, Borbély Sándor és Móré Gyula.”¹⁵⁰



MN 3100 versenycsapata.
Nemes László, Hangodi András, Nádházi Ferenc, Hüse Károly,
Simon László, Bordás Emánuel, Borbély Sándor, Móré Gyula.¹⁵¹

Év	Kategória	Célbaugrás	Stílusugrás	Összetett
1966	<i>férfi</i>	Samu Ferenc	Szedes Ferenc	Szedes Ferenc
	<i>női</i>	Stanek Erzsébet	Stanek Erzsébet	Stanek Erzsébet
1967	<i>férfi</i>	Ullaga András	Hüse Károly	Hüse Károly
	<i>női</i>	Paczkó Etelka	Csomós Veronika	Paczkó Etelka
1968	<i>nincs adat</i>			
1969	<i>férfi</i>	Hüse Károly	Hüse Károly	Hüse Károly
	<i>női</i>	Paczkó Etelka	Stanek Erzsébet	Paczkó Etelka
1970	<i>nincs adat</i>			
1971	<i>férfi</i>	Kovács József	Hüse Károly	Kovács József
	<i>női</i>	Paczkó Etelka	Bácskai Györgyi	Bácskai Györgyi
1972	<i>férfi</i>	Nagy Endre	Nagy Endre	Nagy Endre
1973	<i>Rossz idő miatt elmaradt</i>			
1974	<i>férfi</i>	Pintér József	Kovács József	Kovács József
	<i>női</i>	Boross Erzsébet	Boross Erzsébet	Boross Erzsébet
1975	<i>férfi</i>	Mészáros György	Hüse Károly	Timár Vince
	<i>női</i>	Róth Mária	Róth Mária	Róth Mária
1976	<i>férfi</i>	Mészáros György	Varga József	Varga József

¹⁵⁰ Simon László visszaemlékezése

¹⁵¹ Simon László: A magyar ejtőernyőzés története Top Gun 1999.03.

	női	Róth Mária	Szatmári Irén	Róth Mária
1977	férfi	Palotay Mihály	Timár Vince	Timár Vince
	női	Róth Mária	Róth Mária	Róth Mária

Legjobb eredményei:

- ✓ stílusugrásban 7. és egyéni összetettben a 6. a világranglistán,
- ✓ kétszeres összetett magyar bajnok,
- ✓ 34-szeres magyar rekorder.

Érdemes sportoló, polgári és katonai helyeken beugró. Aranykoszorús katonai ejtőernyős.

„ Véletlenül lett ejtőernyős. Gyermekkorában ő is inkább a labdát rúgta a társaival Hajdúszoboszlón.

Nem akart versenyszerűen sportolni. Aztán egyszer otthon a bátyja beszélgetett egy ismerős fiatalemberrel repülőgépekről, lebegő emberekről. Másnap jelentkezett ejtőernyősnek. Az első ugrását 1954-ben – 14 éves korában – hajtotta végre.

Hüse Károly most harmincegy esztendő. A legjobb magyar ejtőernyős, a válogatott csapat kapitánya. Gödöllőn, az idei országos ejtőernyős-bajnokságon is rajthoz állt és itt is kitünően szerepelt Ha az ejtőernyőzésről beszél, rögtön tűzbe jön:

– A mi sportágunk nem olyan, mint a foci. Ahhoz mindenki ért, és a szurkolás is egészen más. Ránk nem figyelnek annyira. Csendben, keményen edzünk. Magunknak.

– Milyen szabályok szerint zajlik le egy ejtőernyős bajnokság?

– Az összetett, verseny stílusugrásból és célba ugrásból áll. A stílusugrás során a repülőgép 2000 méter magasba emelkedik. A versenyzőnek ekkor – csukott ernyővel – a kiugrástól számított 30 másodpercen belül, meghatározott irányban, négy spirálfigurát és két hátraszaltóból álló programot kell bemutatnia. Az ernyő ezután nyílik ki. A háternyő súlya 12 kilogramm, a tartalékernyőé hét. A célba ugrás lényege: a földön lévő célkereszt mértani központjában egy 10 centiméter átmérőjű fémgomba található. Ezt kell minél jobban megközelíteni, illetve érinteni a földre érkezésnél. Nem könnyű dolog. De gyakorlás kérdése az egész.

– Az egyik legérdekesebb versenyszám – úgy tudjuk – a légistaféta.

– Ez négy versenyző részvételével hajtható végre. A gép kétezeröttszáz méter magasan száll. A zuhanási idő csukott ernyővel: 40 másodperc. Ennyi idő áll rendelkezésre ahhoz, hogy a résztvevők a stafétabotot egymásnak átadják a levegőben. A zuhanó versenyzők a testhelyzet felületének megváltoztatásával irányítják magukat. Amikor találkoznak a két ejtőernyős egymáshoz viszonyított sebessége nulla, s ekkor adják át egymásnak a stafétabotot. Az ejtőernyősök ennél a pontnál érzik igazán: e versenyszámnak zenéje, muzsikája van. Az ejtőernyő csak a stafétabot átadása után nyitható ki. A légistaféta egyébként a hazai bajnokságban nem sze-

repel versenyszámként. A jugoszláviai Portorosban, a VII. Adria Kupa versenysorozatán viszont légistaféta is lesz. A válogatott csapat tagjai: Nagy Endre, Janovics Ferenc, Mészáros György és jómagam.

– Mi szükséges ahhoz, hogy valaki jó versenyzővé váljon?



– Aki a földi sportokat szereti, rossz ejtőernyős nem lehet – ez a mondás járja közöttünk. Mindenesetre sok igazság van benne. Elsősorban jó fizikai adottságok szükségesek. Aztán megfelelő kondíció, állóképesség és rugalmasság. S mindezekhez jó reflexek is kellenek.

– És a lélekjelenlét?

– Jó, ha van. Tizenegy évvel ezelőtt Bánrévén ugrottam. Kétülékes géppel szálltunk fel. A pilóta bemondta 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. Kiderült, a pilóta rosszul mondta be a távolságot. Csak 1200 méter magasból ugrottam. Ha akkor befejezem a szaltót, ma már nem élek.

– Mit csinál majd, ha egyszer abbahagyja az ejtőernyőzést?

– Filmezni fogok. Oda-fentről csodálatos a táj.¹⁵²

A történelem sajnos 1978. május 26-án, mint a korábbi nagy egyéniségeknél (Bertalan Árpád és Gyulai György esetében) kegyetlen módon ismételte meg önmagát.

Hüse Károly, akkor már százados, ejtőernyős-feladat végrehajtása közben életét vesztette. Annak a tragikus napnak a délutánján, a szolnoki edzőtábor programján a 2000 méteres stílusugrás szerepelt. A feladat végrehajtása során, a nyitást követően, ernyője meghibásodott. Miközben a rendkívüli helyzet rendezési kísérletével foglalatoskodott, túlságosan alacsonyra került. A mentőernyő, nyitásakor, a főernyő árnyékoló hatása miatt, nem lobbant be. A hibásan működő, keveset fékező ernyő olyan zuhanási sebességet eredményezett, hogy már nem tudta megmenteni Hüse Károly életét. Még ezen a napon, 15 óra 46 perckor, kórházba szállítás közben meghalt. Ez volt a 6242-dik ugrása.



**Hüse Károly, Furkó Kálmán,
Janovics Ferenc**

A honvédelmi miniszter, érdemeire való tekintettel, a „Magyar Néphadsereg Hősi Halottjává” nyilvánította, és előléptette őrnaggyá.

¹⁵² Légistaféta az Adrián. Szolnok Megyei Néplap, 1971. szeptember (22. évfolyam, 205-230. szám)

Szülővárosában, katonai tiszteletadás mellett 1978. június 3-án helyezték végső nyugalomhelyére

Álljon itt emlékül *a tanítvány, a barát, a bajtárs* írása, aki szemtanúja az eseménynek, hogy átérezzük és emlékezzünk arra a bátor, vagány fiatal fiúra, aki a mi emlékezetünkben él!

„1978. május 26. délutánja...

Ideghasító szirénázással száguld a katonai mentőautó a szolnoki kórház irányába, megborzongó kíváncsisággal kapják utána fejüket az útmenti kiskertekben dolgozatók:

– *Valami történt a repülőtéren!*

A kocsiban az ide-oda zötyögő hordágyon élettelen test hever, s Furkó Kálmán főhadnagy letépett ingben, zihálva térdel föléje, egyensúlyozva erőlködik a szívmasszázsral.

Magam a lélegeztető készülék pumpáját kezelem, a fiatal katonaoorvos, dr Illési Géza a vérnyomást, a pulzust keresi.

Hisszük, hogy van remény, s e halvány lehetőségbe mindannyian görcsösen kapaszkodunk nem érzélve a kocsi fékevesztett rohanását, a vijjogó szirénát, egyáltalán a külvilágot. Csak az időt, aminek minden másodperce most hosszú óráknak tűnik.

Pedig 28 perccel a tragédia bekövetkezése után, már a készenléti szoba asztalán fekszik barátunk, és azonnal rákapcsolják az elektromos sokkoló berendezést. Lélegzet- visszafojtva, merev tekintettel bővöljük a képernyőn átfutó, felvillanó, majd lassan kihunyó halványzöld vonalat:

Az áramütések időközeinek megfelelően ugrik magasba, majd fokozatosan ereszkedve kiegyenesedik Dr. Harmati László, az ügyeletes orvos is tudja, de nem akarja elfogadni a nyilvánvalót, a megmásíthatatlant, hatalmas adag szérumot fecskendez közvetlenül a szívtájba.

Csodát remélve lessük a hatást, de a monitoron már makacs azonossággal fut a végtelenbe a fényes vonal.

– *Sajnálom fiúk!*

Hallom valahonnan messziről az orvos hangját, de nem tudom, nem akarom érteni jelentését. Próbálkozz még valamivel doktor, talán még egyszer! Kábultan botladozunk le a kórház lépcsőin, torkunk száraz, a sírás görcse szorongatja. A sorkatona gépkocsivezető a mentőnek támaszkodva idegesen szívja cigarettáját, és közeledtünket látva, már tudja az eredményt:

Nem kérdez semmit. Kapkodva nyitja előttünk a kocsi ajtaját, s közben remegő hangon mégis megkockáztatja:

– *Főnök, higgye el, gyorsabban már nem lehetett jönni. Leintem, hagyja – nem ezen múltott.*

Kálmánnal csüggedten ülünk az üres hordágy felett, melyen most Károly ugróruhája, cipője, kesztyűje árválkodik. Szótlanul meredünk magunk elé, az átélt események idegfeszültsége bénítóan sokkol. Csak hosszú percek után emeli fel barátom a fejét

- *Te, mit gondolsz, mindent jó| csináltunk. Felé nézek, az arcát homályosan látom, és nem tudok válaszolni...*

A történet számomra valamikor 1959 zimankós kora te|én 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...*

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, őszre ezek is elmaradtak. Ekkor támadt valakinek az ötlete, hogy át kel| 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.

Én még zsenge vitorlázórepülő koromban egy véletlen következtében ejtőernyő. hajtogatói vizsgát tettem Miskolcon, s bár soha nem akartam ugrani, e kilátásba helyezett szakaszolgalmati 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 aszta|lá| járt. Segítségkérően néztem Attilára, az oktatónkra, aki szintén meglepődött a történeteken, de vállait vonogatva csak annyit mondott:*

- *Hát menj el az edzésre...és majd meglátod.*

Elmentem... S Hüse keze alatt, gyermekesen silány testi és érzékeny lelkialkatom miatt számomra mérhetetlenül| nagy megpróbáltatások során, hibát, kudarcot, megszegyenülést, bal-fogást sorozatosan halmozva, 1960.április24-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 megjárt idősebb vagányok is szinte vakon követték. Rövid hónapok alatt olyan életerős 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 továbbbszolgalmást kérvényező papírt. Károlynak csak egy kikötése volt: Sportolhasson tovább! S mivel ezt megígérték, napok múlva már to-

vábszolgálo szakaszvezetőként, őrnagyokat, alezredeseket oktatott. S nem volt kivétel. Aki nem teljesítette a követelményeket, az kihullott. Szinte véget nem érő |láncolatban oktatott, ugrott, versenyzett.

A magyar Nemzeti Válogatott tagjaként, minden jelentősebb nemzetközi találkozón részt vett eredményessége rövidesen az elsők közé emelte. Ez volt a mindene!

A nősiülés, a lakás, később a gyermekek, csak oldalági velejárói volt az életének. Igaz, ez sok-sok konfliktus okozójává vált, de ő erről az útról térni már nem akart, de nem is nagyon volt lehetősége.

Közben az alakulata a patinás Tisza parti városba, Szolnokra települt ahol új fejezet kezdődött számára, de a szolnoki ejtőernyőzés történetében is. Furcsa ismétlődés, de itt – Ózdhoz hasonlóan –újra kell szervezni az ejtőernyős szakosztályt. Ám erre a feladatra már nem volt egyedül. A hatvanas évek második felében 6-7 vidéki körrel működő, hatalmas szakosztályt csinált Szolnokon, melynek szerzésében, irányításában, képzésében Hüse szerepe központi, meghatározó volt.

Szinte zökkenő nélkül vett pályája: érettségizett, tiszti rendfokozatot kapott, parancsnokhelyettesi beosztásba került' Ez idő tájt kaptak lábra szöbeszéddek is: A hajnalba nyúlt ivászatokról, azokról a mámor reggeleken végrehajtott ugrásokról, a balhékról. Hogy igazak voltak-e?

Erre azt kell mondanom, hogy részben igen. Egy igen „kemény” társaság verődött össze körülötte, s a siker, a pénz, a lehetőségek kapcsán néha-néha elszaladt a ló mindannyiunkkal. Igen, voltak lugas szaggató duhajkodással tarkított szüreti báljaink, mámoros fővel elkövetett közlekedési kihágásaink, itt-ott némi közelharc a helyi erőekkel. és mivel Hüse vezéregyéniségnek számított, a közmegítélés általában mindent az ő személyére testált.

Na és az irigyek, a lappangó gumigerincű karrieristák, akik élete legnagyobb pofonját készítették elő számára az 1974-es magyarországi világbajnokság idején. A nagy lehetőség 1974 augusztusában Szolnokon! Hazai környezet, hazai pálya, hazai közönség! A 72-es oklahomai világversenyt után csak erre készült.

Április folyamán Ferganában a hadsereg válogatott edzőtáborában során egy szobában laktunk, s természetesen rengeteget beszélgettünk a közelgő nagy versenyről. Megszállottan hitte, hogy ezúttal dobogóra lehet kerülni. Minden percét a felkészülésnek szentelte, s lelkesedése magával ragadta az egész csapatot.

Nagy formába lendült, egymásután gyártotta a 7,5 másodperc körüli gyakorlatokat, lóhosszal előzte meg ezzel az egész magyar élgárdát. De a célba ugrásban is magára talált. Ilyen előzmények után a kudarc porba sújtotta: Nem indulhatott a világbajnokságon! Személyében új vezető egyéniséget sejtő, a hatalmát féltő szakmai vezetés, helyrehozhatatlan hibát követett el. Azzal az indokkal, hogy az utolsó szakaszban nem készült együtt a csapattal, amire egyébként ők adtak ki hivatalos engedélyt, kihagyták a világbajnokságon induló csapatból.

Később, az eredménytelen magyar szerep|és megmagyarázásakor (célba ugrásban legjobb versenyző a 16. stílusugrásban pedig 37. helyezést ért el, s csak a csapat célbaugrásban jött be egy halvány 4 hely). E melléfogás igazolására Hüsét frakciózással, a válogatott érdekeinek figyelmen kívül hagyásával vádolták, aminek valós oka az volt, hogy felismerve a hadsereg

biztosította lehetőségeket, megkezdte a katonaválogatott újraszervezését, amit nem előrelépésnek, hanem a nemzeti válogatott konkurenciájaként könyveltek el az MHSZ vezetésében.

Nézőként ültük végig a versenyeket. Láttam, hogyan rezdül össze egy elrontott ugrás láttán, hogyan mered maga elé egy-egy hibás stílusgyakorlat után. S ami még ennél is rosszabb volt: Ahogyan válaszolgatott erőltetett kedélyességgel a távolmaradásának oka iránt érdeklődőknek. Tudtam, hogy válaszaik csak a felszint próbálják egyengetni, magában rettenetesen szenvedett, de ezt ott, akkor senkinek nem vallotta be. Aztán egyszer kirobbant belőle a keserűség! Az amerikai formaugró csapat néhány tagjával töltöttük az estét az Árkád presszóban. Éjjel körülhangos szóváltás közben két ismert magyar versenyző került elő valamelyik sötétebb zugból, meglehetősen emelkedett hangulatban. Mindketten ugrottak a másnapi célba ugrás során. Az amerikai vezető tudta ezt, s a helyzetet nem értve, kérdően fordult felénk. Hüse lehajtott fejjel forgatta poharát az asztallapon, és arcán könnyek gördültek végig.

1978. május 24-én, Tiszafüreden ugrottunk bemutatót egy sportrendezvényen akkor már a paplanrendszerű ejtőernyőinkkel. A gyenge, változó irányú szél megzavart, na meg minek szépítem, figyelmetlen is voltam, rosszirányból helyezkedtem be, és a földet érésnél megsérültem.

Órák múlva a banketten sajtó bokával, szomorúan üdögéltem egy sarokban, amikor Károly valahonnan mellém került. Túl volt már a két-három fröccsön, ami nála a hangulat emelkedésének kezdetét jelentette, s ezért mellém huppanva vállamra ütött: Na, ne rágódj öreg, a mesterek is elszűrnak néha ezt-azt, de azért a súlyos helyzeteken mindig túlverekedjük magunkat. Ekkor még nem is álmodhattuk, hogy néhány nap múlva ezek a szavak milyen szomorú aktualitással bírnak majd.

Május 26-án a szolnoki katonai repülőtéren az edzőtábor a szokásos délutáni programját folytatta. A 2000 m-es stílusugrás gyakorlása során a versenyzők körönként hármasával hagyták el a helikoptert, mi edzők pedig a földről speciális távcsövekkel figyeltük a gyakorlataik végrehajtását. Éppen az előző ugró hibáit jegyeztem a füzetembe, amikor artikulálatlan üvöltés riasztott fel. A levegőben két kinyílt ernyő alatt egy félig belobbant harmadik zuhant, föléje tornyosulva a leárnyékoltság miatt kinyílni nem tudó, csapkodó mentőernyő-kupola. A bajba került ugró láthatóan tisztában volt kritikus helyzetével, és erőteljes mozdulatokkal igyekezett szétrángatni a két kupolát, ami igen nehéz feladatnak bizonyult. S közben a magasság vészesen fogyott. Dermedten és tehetetlenül figyeltük a tragédiát. Az ernyők makacsul egymáshoz tapadtak, s már csak alig 100 méter lehetett a földig. Ezt valószínűleg maga is észlelhette, mert lábait összezárva felkészült a kemény földet érésre.

Tompa puffanás, majd a földtől elpattanó testről nagyívben elrepült a fehér bukósisak. És utána csend. A vizsgálat a főernyő részleges meghibásodását állapította, meg aminek több feltételezett oka is lehetett. Ez esetben az a szabály, hogy azt le kell oldani, és utána kell nyitni a mentőernyőt. Sajnos Károly ezt nem tette meg, hanem mellényitotta, s a gubancban csapkodó főejtőernyő turbulenciája nem engedte belobbanni a mentőernyőt. A szakma mestere végzetesen tévedett: Nem hitte, hogy létezik számára megoldhatatlan helyzet. Lehet, hogy igaza volt, csak hát a fizika törvényei könyörtelenek, rohan a stopperóra mutatója, és fogy a magasság.

13 év távlatából is torokszorító az élmény felidézése. Gyulai György után a magyar ejtőernyőzés elvesztette második vezéregyéniségét is. A sportág fejlődésében évekig érezhető volt – talán még most is fellelhető az általa hátrahagyott úr hatása. S bár kiáltottak már ki az óta okkal, ok nélkül vezetőket, versenyzőket a magyar ejtőernyőzés atyjának, a szakma mindentudójának, az ejtőernyőzés zsenijének, csak éppen minden esetben egy maradt el az, amit Hüse Károly produkálni tudott, az eredmény!

Hosszabb szünet után, július 13-án, Hajdúszoboszlón ismét gépbe száll az időközben nemzetközivé terebélyesedett emlékverseny neves reprezentánsokat felvonultató mezőnye, hogy tudásukat, felkészültségüket összemérve, tisztelegjenek a magyar ejtőernyőzés tragikusan elhunyt személyiségének Hüse Károlynak emléke előtt.”¹⁵³

Már a temetésen és azt követően is fölvetődött a barátok, katonatársak körében annak a gondolata, hogy „Csárli” emlékét egyéniségéhez, emberi nagyságához illő módon kellene megőrizni, az utókor számára feledhetetlenné tenni.



Ezt a szándékot felkarolták és magukévá tették alakulatának (a 34. Bercsényi László Felderítő Zászlóalj) vezetői és katonái is. Végül 1985-re a Hüse Károly Nemzetközi Ejtőernyős Verseny formájában testet öltött, megvalósult a sok-sok utánjárást, fáradságot nem ismerő előkészítő, szervezőmunka.

Hét évvel Károly halálát követően a Szovjetunióból, Lengyelországból, a Német Demokratikus Köztársaságból (NDK-ból), Ausztriából érkezett versenyzők, valamint a Killián György

¹⁵³ SimonLászló: Hüse Károly. 2000 méter halál / TOPGUN1991.07.

Repülő Műszaki Főiskola és a Magyar Honvédelmi Szövetség (MHSZ) csapatainak részvételével megkezdődött Hajdúszoboszlón az I. Hüse Károly Emlékverseny.

Ez a rendezvény a kemény és sportszerű küzdelmekről és Hüse Károly emlékééről szólt. A versenyzők többsége személyes ismerőse, sportbarátja volt Hüse Károlynak.

„Felavatták Hüse Károly posztumusz őrnagynak, az ejtőernyős katonának, sportolók példaképének a mellszobrát Szolnokon. Az Ittebei Kiss József Hadnagy Helikopter Bázison található ejtőernyős hősök fala mellett felállított emlékműnél július 11-én délután a néhai sportoló bajtársai, ejtőernyősök rótták le kegyeletüket.”¹⁵⁴



¹⁵⁴ Szurmay Zoltán www.hm.gov.hu

Simon László

alezredes

repülőműszaki-tiszt, ejtőernyőszolgálat főnök

143

Simon Lászlóra gyerekkoromból igen jól emlékszem. Láttam őt fiatal vitorlázórepülőként is, de az emlékezetemben sokkal erősebb az ejtőernyős szereplése a bánrévei repülőtéren. Ő, mint korábbi vitorlázórepülő, elég sokszor ki volt téve az élcelődésnek. A repülők az ejtőernyősöket „*kötélbohóc*”-ként aposztrofálták, amire ők csak egyszerűen „*koporsó*” -nak neveztek, az akkor éppen kiképzőgépként használt *B-Ifjúságot*. Az ellentéteket természetesen az okozta, hogy ha az ejtőernyősöké volt a repülőtér, mert táboroztak, akkor vitorlázórepülésről szó sem lehetett. Ez aztán fordítva is így volt.

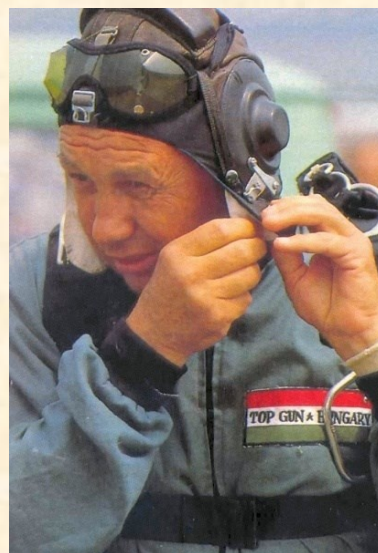
Az akkori gyerekeszemmél azon morfondíroztam, hogyan lehetséges az, hogy a „*biztonságos*” repülést elcserélte a „*veszélyes*” ejtőernyőzéssel? Ettől azonban még sokkal bátrabbnak tartottam, mint a többi ejtőernyőst, hiszen azok nem is próbálták ki a „*teljesen biztonságos*” vitorlázórepülést, tehát nem lehettek a tudatában, hogy mit vállaltak...

Az életéről a *Top Gun* egy régebbi számában leközölt cikkből sokat tudtam meg, ennél jobbat tehát itt sem lehet írni.¹⁵⁵

„Simon László alezredes a magyar repülés és ejtőernyőzés széles körben ismert, kimeríthetetlen aktivitású, minden iránt fogékony, népszerű személyisége. A repülésben, ejtőernyőzésben alig van olyan jelentősebb esemény vagy rendezvény, amelynek előkészítésében, lebonyolításában ne találkoznánk szimpatikus egyéniségével.

Még nem érte el az alsó korhatárt, amikor elkezdte a vitorlázórepülést. Onnan átsodródott az ejtőernyőzésbe - és végleg ott is maradt. Amatőr - de nem amatőr színvonalú - repüléstörténeti kutató. Elmélyülten foglalkozik a repülés és ejtőernyőzés biztonsági kérdéseivel. A magyar repülésügy élő lexikona. Részt vesz a Veterán Repülő Egyesület és az Ejtőernyősök Bajtársi Szövetségének munkájában.

Katonai pályafutása során jelentős szerepet töltött és tölt be előbb minősített sportolóként, majd edzőként, jelenleg pedig a Légvédelmi Parancsnokság szolgálatfőnökeként az ejtőernyőzés fejlesztésében. Aktív tagja és segítője a szolgálati helyéhez elérhető közelségben lévő repülőkluboknak. Gyakran publikál a „szakmához” közel álló orgánumban. Igazán jó tollú mesélő. Írásaiból kiderül, hogy romantikus lelkületű egyéniség.



¹⁵⁵ Szepesi József: Simon Laci, a repülés mindenese Top Gun 1993. 11.

Személyes ismeretségünk a 80-as évek közepe táján egy mindkettőnk számára kellemetlen ügghöz kötődik. Simon őrnagy akkoriban a szolnoki repülőklub tagjaként egyik úttörője volt a hőlégballon-repülés reneszánszának. Az ő romantikus világszemlélete és a hőlégballonban mint reklámhordozóban rejlő pénzszerzés lehetősége konfliktusokhoz vezetett környezetében. Jómagam - sokadikként - akkor kapcsolódtam be az éveken át görgetett ügybe, amikor Simon Lacit igazságkereső szenvedélye már a legmagasabb fórumig elvitte. Számomra csak olyan „modus vivendi” keresésének lehetősége maradt, amely reményt nyújtott a több kilónyira hízott aktacsomag lezárására. Ezt megelőzően csak írásaiból és hallomásból ismertem.

Évek múlva a sors úgy hozta, hogy több alkalommal is együtt voltunk - hosszabb-, rövidebb ideig - a hévízi beutaltjai. Az együtt töltött idő kedvező alkalmat adott a hosszabb beszélgetésekre.”

– *A kezdetről, a megtett útról, s mindenről, amit fontosnak tart, így beszél Simon László:*

Ózdon születtem az oroszok bejövetelekor, 1944-ben. Életképtelen, gyenge gyerek voltam, amelyet súlyosbított a négyhónapos koromban szerzett kétoldali tüdőgyulladás. Hosszabb ideig lebegtem élet és halál között. Hogy ebből a reménytelen helyzetből milyen rendkívüli szerencsével tudtam kimászni - ma sem értem! Szüleim a rimamurány-ózdi vasgyárban dolgoztak. Apám vállalati sofőr volt. 1944 nyarán kivitték a frontra, és rövid idő múlva sebesülten fogságba esett. Már négyéves voltam, amikor hazakerült.

Az általános iskolában erős 4-es tanuló voltam. A legrosszabb jegyeket mindig tornából kaptam. Visszahúzó, nehezen barátkozó gyerek voltam, s emiatt nem jártam a többiekkel focizni, csatangolni. Inkább magamban játszottam, rajzoltam vagy olvastam. Verne regényeit bújva, a hétköznapi kudarcok, sikertelenségek elől az ő romantikus világába menekültem, ahol magam is fontos személyiség, bátor hős lehettem. Próbálkoztam a repülőmodellezéssel is, de sem türelmem, sem kézügyességem nem volt hozzá.

A nyolcadik osztályt új iskolában végeztem, így a környezetem nem ismerte a korábbi „besorolásomat”; másrészt fiatal, agilis tanárok tanítottak, akik oly nagyszerű közösséget tudtak összehozni, amelyben már nekem is jutott kedvemre való szerep.



Ekkor ismerkedtem meg a közelben lakó Básti Józseffel is, aki a bánrévei repülőtéren volt oktató. Egyénisége, elbeszélései felkeltették az érdeklődésemet, s addig jártunk a barátommal a nyakára, amíg 1958 nyarán végre kivitt a repülőtérré. Ott ragadtam. Egész nyáron kijárogattunk. Ha kellett valamiféle segéderő - hangársöp-résre, vízfordásra, gépápolásra - mindig kéznél voltunk. Jutalmul az év utolsó üzemnapján a Komával elvittek egy iskolakörre. És innen már nem volt visszaút!

Télen elvégeztem az elméleti tanfolyamot, de az orvosi vizsgát az mondottak miatt egyre halogattam. Egy kicsit vézna voltam, az előzmények is súlyosak voltak, az alsó korhatárt sem töltöttem még be, mindezek ellenére megfeleltem. A koromat senki sem firtatta.

Tavasszal elkezdtem a vitorlázórepülést. Azt a kiképzési rendszert szinte nekünk, tanu-

lőknak találták ki. Nyáron egy hónapos táborok voltak – ami ma e/képzeldhetetlen –, és így gyorsan lehetett haladni. Július elején már egyedül repültem a Lepkével. Nagyon boldog voltam. Álmomban sem sejtettem, hogy zsenge repülőpályám buktatóját éppen a lelkesedésem okozza.

1959 nyarán teljesítménytáborra készültünk, amikor kiderült, hogy a szükséges mentőernyők nincsenek behajtogatva. A repülőtér parancsnok, Borsodi Pista bá, az ejtőernyősöknek még magját is átkozta. Más megoldás nem lévén, felpakoltuk az ernyőket, és átvittük Miskolcra behajtogatatni. Először csak nézegettük a hajtogatást, majd magunk is beálltunk segíteni, sőt a végén már csak irányította munkánkat az oktató, Martin János. A hirtelen szerzett tudományunkkal eldicsekedtünk, így Borsodi Pista bácsi úgy döntött, hogy hajtogatómesteri vizsgát kell tennünk. Ez lett a vesztem. A szakszókérő lapból fehéren feketén kiderült, hogy még nem vagyok 16 éves. Azonnal letiltottak az egyedülrepülésről. De a dolgoknak itt még nem volt vége - sőt! A szakszóm miatt besoroltak az ejtőernyősök közé.

Ebben az időben jöttek át Hajdúszoboszlóról Hüse Karcsiék, és újjászervezték az ejtőernyős szakosztályt. Az egyik alkalommal galléron ragadott Hüse. – Maga az a Simon? – Igen. Én vagyok. – Dadogtam meglepődve.

– Már másodszor nem volt tornatermi foglalkozáson. Ha a következőről is hiányzik, megnézheti magát! - Harsogta. Mondtam volna, hogy én nem vagyok ejtőernyős, s egyáltalán nem is akarok ugrani, de meg sem hallgatott - elviharzott. 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 tanígtattak, de miután a tigrisbukfenc ugrásakor a rugósdobbantó mellé ugorva leromboltam a svédsekreényt, Hüse kiintett, és áthidaló megoldásként a névsort íratta össze velem.

– Esetedben is igazolódott, hogy minden kezdet nehéz. Ahhoz képest, ahogyan kezdted, nagyon messzire jutottál. Végül is mi tartott ott, mi fogott meg, miért lettél ejtőernyős?

– 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. Az írni stá tus viszont - lévén egyetlen gimnazista a csapatban - végérvényesen rám ragadt. Az ejtőernyős elméleti anyagból sikeresen levizsgáztam, de az ugráshoz továbbra sem fűt a fogam. Decemberben átrándultunk Miskolcra az akkor még működő ugrótoronyba gyakorolni. Rettenetes volt még lenézni is. De én biztonságban éreztem magam, hiszen én csak írniként az ugrók hibáit jegyeztem fel. Amikor az emberek elfogytak, Hüse rám rivallt: - Vegye fel a hevedert, most maga következik!



A lélegzetem akadt el. Makogni kezdtem, hogy én nem... de zavaromban mégis magamra csa-

toltam 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.

Közben az idő elszaladt. 1962-ben leérettségiztem. Mivel az apám még 1955-ben meghalt, a megélhetésünkhöz valamiféle tisztességes szakma után kellett nézni. Ekkor folyt a toborzás a katonai repülő pályára. Jelentkeztem. Ezzel a továbbtanulásomat is megoldottnak gondoltam. Bár a gyermekkori betegségemnek egyre kevesebb nyomát éreztem, mégis kellett némi merészség, hogy nekivágjak a Gyáli úti procedúrának. Az orvosi vizsgán természetesen mindent kiszúrtak. At akartak irányítani repülő műszakinak. Nem vállaltam.



Otthon repültem tovább, ősszel pedig felvettek a kohászathoz hőtechnikai műszerész tanulónak. Kiderült, hogy ez nem az én világom. Ezért úgy döntöttem, hogy elmegyek repülő műszakinak. Igaz, tettem még egy bátortalan kísérletet, de az orvosi vizsgálat során már ott vittem a dossziémban az előző évi „eredményeimet”, és így minden reményem szertefoszlott.

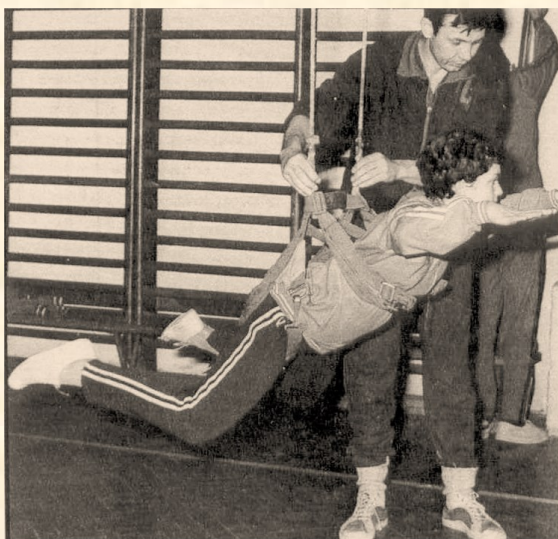


**„Drága jó 51 M. a hátunkon.” Ez sem ma volt!
Baloldalon Nemes László, középen Simon László, ő pedig ki?¹⁵⁶**

1963 szeptemberében vonultam be Szolnokra, a Kilián György Repülő Műszaki Tiszti Iskolára. Félttem a katonaságtól, a megpróbáltatásoktól, a nehézségektől. Szerencsénk volt, mert mi

¹⁵⁶ Nemes László gyűjteménye

voltunk az első évfolyam, amelyik nem volt csapatgyakorlaton. No, azért mi is elkaptuk a vas-tagabb végét. Parancsnokaink egy része akkor hadakozott az érettségivel. Kiképzőink az előző évfolyamból, letiltott hajózók. Tanáraink a két-diplomás Görgényi főhadnagytól az 1870-es fizikakönyvből tanító „Csili Csala” bácsiig minden skálán. Tanterv sehol De azért egyre jobban belemelegedtünk.



1964-ben már kimerészkedtem a szolnoki repülőklubba is. Repülni akartam, de a vontatógép hiánya miatt nem szívesen fogadták a jövevényeket. Mivel már 70 ugrásom volt, átirányítottak az ejtőernyősökhöz. Itt is új szakosztályt kellett alakítani Szerencsére a deszantalakulat Buda-

örsről Szolnokra diszlokált, és az alakulatnál ott szolgált őrmesterként Hüse Karcsi: Rögtön egymásra találtunk. Nahát itt aztán nagy nevek jöttek össze. Magyar Miklós őrnagy, az iskola ejtőernyős főnöke. Nagy Ottó, Preising Konrád törzsořmesterek, a civilek közül Tábori Pista, Gyórfy Pista. Én ennek a szakosztálynak lettem az egyik oktatója.

A vitorlázórepülés egyre inkább háttérbe szorult. Itt mindig voltak új feladatok. Kezdték felfutni az ejtőernyőzés, ezért Szolnokot az ejtőernyőzés fellegváraként emlegették.

1976 szeptemberében végeztem a Kiliánon. Repülő műszaki tisztként Kecskemétre kerültem volna, de akkorra már nagyon befészkeltem magam a szolnoki repülőklubba. Molnár Pista bácsi a repülőtér parancsnoka és Magyar Miklós nagyon sokat segítettek, így Szolnokon maradhattam MiG-15-ösön technikusként.



1973-ban kezdődött meg a katonai ejtőernyős sport megalapozása az akkori VK. 2. csoportfőnökség és a szolnoki felderítő zászlóalj berkein belül. Megalakult a Gyulai György Sportegyesület

is. Hivatalosan is létrehozták a katonaválogatottat, amelybe a légierőtől én kerültem be. A következő év tavaszán Ferganában, a Pamir alján a szovjet katonaválogatottal voltunk együtt alapozó edzőtáborban.

Rengeteget tanultunk, amire nagyon nagy szükség volt, mert vészesen közeledett a szolnoki XII. Ejtőernyős Világbajnokság. Ez idő tájt kaptak lábra azok az ellentétek a katonai és a polgári ejtőernyősök között, amelyeknek tulajdonképpen még ma sincs vége. Kiválóan felkészült, magas sportolói kvalitásokkal rendelkező katonai ejtőernyősöket hagytak ki a vb-n induló csapatból. Nem jutott hely sem Hüse Karcsinak, sem Janovics Ferinek. Nem csoda, hogy a magyar csapatnak igazán szerény helyezéssel kellett beérnie. Ez egy nagy „tüske” maradt, hiszen a többiek a két „igazi menőnek” a nyomukba sem léphettek. Mindenki arra számított, hogy a hazai környezetben valami tisztességes eredmény születik. Ehelyett ott voltunk a „fu-

tottak még" kategóriában.

Ezt követően a katonai ejtőernyős sportban „új időszámítás”, új korszak, a „Gajdán korszak” vette kezdetét. A megelőző időszakban a felderítő zászlóalj intézett mindent. Patronált bennünket, szakvezetőt adott Árvai Zoltán személyében. Az első alkalommal az úgynevezett Baráti Hadseregek Szpartakiádjára Krakkóba Gajdán Miklós csak elkísért bennünket. Széjjelnézett, kereste a vezetés átvételének lehetséges útjait. A rövid időn belül kitört villongásban ő győzött. Ettől az időponttól számolja a hadseregválogatott a létezését. Az a döntése, hogy - az azonnali eredmény érdekében - nem belülről, a hadsereg tehetséges ejtőernyőseiből építi fel a válogatottat, hanem a polgári életből jó sportolók tiszthelyettesi beosztásokba történő felvéte-



lével, még ma is érezteti kedvezőtlen hatását. Ezeket a sportolókat, amikor kiégtek vagy meg sérültek, az érintettek és az őket fogadók általános elégedetlenségére tenni kellett valahová. A felderítő zászlóalj ebbe a hintába nem szállt be, a repülőcsapatok ejtőernyős állománya viszont ugrásszerűen felhígult. 1974-1989 között mintegy 40 fő jött és ment ennek a koncepciónak a következtében. Én úgy gondoltam, hogy

célszerű lenne megalakítani a főiskola sportegyesületének ejtőernyős szakosztályát, ahol 2-3 év alatt kinevelhetnénk az utánpótlást. Igaz, hogy ez sokkal nagyobb munkával járt volna és az eredményekre is csak később lehetett volna szám/tani.

Ami a személyes sorsomat illeti, 1971 októberében megalakult Szolnokon a 101. felderítő repülőezred. Ekkor felmerült bennem, hogy kérem az áthelyezésemet Szentkirályszabadjára Mi-8-as fedélzeti technikusnak. Szabad időm a beosztásom időigényéből eredően alig volt. Egyik repülésből a másikba szédültünk. Magánéletemben is gondjaim támadtak. Úgy éreztem, kitélt az Időm Szolnokon.

De a dolgok egészen másképpen alakultak. Az ezred parancsnoka, Zsivin László alezredes felajánlotta nekem az ejtőernyős szolgálat főnöki beosztását. Azt hittem, álmodom. Eufóriás örömmel mondtam igent. Később kiderült, hogy ebben a drága Magyar Miki bácsi keze volt. Így lettem amatőrökből „profi”, hivatásos ejtőernyős. Azt már szinte természetesnek vettem, hogy a ROVKI-ban „csont” nélkül megfeleltem az orvosi követelményeknek. A szolgálati feladataim ellátása mellett teljes mellszélességgel dolgoztam a szolnoki repülőklubban is. A lehetőségeim megsokszorozódtak. A régi bánrévei társaság után itt is ragyogó kollektívába kerültem. A „nagy öregek”, Molnár Pista, Szebeni Tóni, Magyar Miklós, a fiatalabb korosztályból Kenyeres Jóska, Horti Kálmán, meg az ejtőernyősök, Palotay, Kálmán Béla... micsoda nagyszerű emberek. Aztán a katonák, Gyuricza Béla, Hüse, Juhász Jóska, Preising... Egyszerűen nem ismertünk lehetetlent. Ha jól emlékszem, 1976-ban Kastély Sándor létrehozta az első hatósági beugró csoportot, amelynek én is tagja lettem. Megszereztem a hatósági ejtőernyős beugró jogosítványt. Ekkor már több mint 5500 ejtőernyős ugrás volt mögöttem. Rajta keresztül jutottam el a hőlégballon-repüléshez. Ő tanított meg a ballon berepülésére is. Összehoztuk az első ballont, amelyet még kettő követett. A nagy felületen különböző termékeket és azok előállításait

reklámoztuk. A reklámmal megjelent a pénz, s vele az ellentétek. Ez annyira elfajult, hogy a helyzetem ellehetetlenült a repülőklubban is. Szembekerültem az apparátussal - mondták. A ballonrepülés így abamaradt. Egyébként sem lett volna rá időm.

Kezdetől fogva volt valami feszültség a szakmai előjárómhoz, Gajdán Miklós ezredeshez fűződő viszonyomban. Nem tudtunk igazi munka- és emberi kapcsolatot összehozni. Pedig annak idején, Miskolcon egy szakosztályban dolgoztunk. Igyekeztem alkalmazkodni, toleráns lenni, mert azért sokat tanultam tőle, de nem tudtam kritika nélkül elfogadni az elgondolásait.

Súlyos konfliktusom támadt a hajózó állomány részére elrendelt kötelező ejtőernyős ugrások kapcsán. Szakmailag megalapozatlannak, a biztonságot súlyosan sértőnek tartottam az intézkedést. Felmérhetetlenül rontotta a hajózók és ejtőernyősök viszonyát is ebben a formában. A bekövetkezett tragédiák engem igazoltak. Később meg is változott a rendszer. De miért kellett ezért több ember életével fizetni? Amikor még idejében aggályaimat szóvá tettem, a „parancsmegtagadó” volt a legenyhébb minősítésem.

A sportban szintén eltérő elképzeléseink voltak. Számomra a Hüse Károllyal, Janovics Ferivel, Furkó Kálmánnal végzett közös útkeresés olyan ismeretanyag felhalmozódását jelentette, amelyből talán még mindig megélhetnénk a szakmában. De mindez merőben eltérő út volt a luftballonszerű eredményhajszolástól, az idegen tollakkal való ékeskedéstől, az alap nélküli félmegoldásoktól. Aztán mindinkább érezni kezdtem a mellőzést. A 70-es években szóba került a lengyel katonai akadémiára történő beiskolázásom. Ekkor már elég jól beszéltem a nyelvet. Majd később a szírek kerestek edzőt az ejtőernyős csapatukhoz. Végül 1981-ben én is menesztve lettem a sportejtőernyőzésből. Gajdán ezredes nem tűrt meg senki olyat a környezetében, aki bármely csekély dologban is, de ellentmondott neki.

Soha életemben nem fogom kiheverni azt a megrázkódtatást, amelyet Hüse Karcsi tragikus halála okozott bennem. De a magyar ejtőernyőzés sem visel te el következmények nélkül, hogy Gyulai György után immár a második vezéralakját veszítette el. Azóta is jönnek-mennek az önjelölt „egyénségek”, a szakma alapítójának, vezető edzőnek, sportmesternek titulálják magukat, csak éppen a legfontosabbat nem tudják produkálni: - az eredményt. Innentől kezdve megindult a lassú hanyatlás a katonai ejtőernyős sportban is. A mindent megalapozó kemény edzőmunka helyett jöttek a korábban említett látszatsmegoldások. A hüsei koncepció hívei sorra távozásra kényszerültek. Ment a nagyszerű szervező, a mindenes Bordás Manó, de sorra került maga Furkó Kálmán is, majd Janovics Feri után én is. Nem sokkal később a felderítő ezredet le szervezték, engem pedig áthelyeztek Veszprémbe, a honi légvédelmi hadtest ejtőernyős szolgálatának főnöke lettem.

Nem volt lakásom. Sokáig ingáztam. Végül 1986-ban a problémám megoldódott, azóta itt élek Veszprémbe.

– *Hogyan és miért kapcsolódtál be a repüléstörténeti kutatásba?*

– *A repüléstörténet kérdéseivel már az 1960-as években is találkoztam Szolnokon. Környezetemben sok mindent megfigyeltem, a régi hajózó Rendkívül érdekelt az akkor kezdeményezett repülőtechnikai gyűjtemény, gyakran segítettem a múzeumba került típusok ápolásában, javítgatásában. Kapcsolataim révén sikerült megszerezni egy Moravát és Wilgát, majd*

egy Zlin-326ost. Gyűjtöttem a típusok történetét és műszaki anyagát, a fellelhető fotó- és egyéb dokumentációt. Közreműködtem a főiskola múzeumának berendezésében.

Itt olyan nagyszerű emberekkel dolgozhattam együtt, mint Béler Gyula, Telepovszki Tibor. E munka során már át kellett tekinteni az egész katonai repülést 1945-től. Ennek óriási hasznát vettem, amikor Veszprémbe kerülve belecsöppentem a légvédelmi hadtest történetének feldolgozásába. Hosszú évekig aktívan részt vettem a Malév üzemtörténeti körének munkájában. Jelenleg még több szekrény anyag vár a szobámban feldolgozásra. Szerencsémre ebben a munkámban, főnökeimben, a néhai Bakó Ferenc ezredesben, de Kositzky ezredes úrban is nagyon jó partnerekre találtam.

– Tudom, hogy foglalkozol a repülés és ejtőernyőzés biztonsági kérdéseivel is. Az „In Memoriam” címen közzétett íráshoz én is kaptam tőled anyagokat. Te magad pályafutásod során voltál már nehéz helyzetekben a levegőben?

– Túl vagyok 6000 ugráson. A nagy számok törvénye alapján természetesen be kellett következni az elmúlt 34 év során nehéz pillanatoknak. A 60-as évek elején az ejtőernyők elöregedése miatt nyitáskor egymás után „robbantak szét” az 51-es mintájú ernyők kupolái. Néhány felettem is. Majd a résejt ernyők problémái következtek, végül a paplanok. Amíg bele nem jöttünk a használatukba, mindig jelentkeztek kritikus szituációk. Na meg a közel 1500 ejtőernyőbeugrás rizikója. Sok esetben napokat spekuláltunk egy-egy megoldáson. Az vagy jó volt, vagy nem.



A legnehezebb pillanatokot mégis a földön éltem át. Sas Béla, Hüse Karcsi, Gál Pista lezuhanása mély, kitörölhetetlen emlék a lelkemben.

Az átéltek, a látottak, a hallottak közelebb sodortak a repülés és ejtőernyőzés biztonsági kérdéseinek kutatásához. Ez bizony nagyon szomorú, nagyon lehangoló terület, de szükség van az események tüzetes elemzésére, a törvényszerűségek megállapítására, a konzekvenciák levonására ahhoz, hogy ezeket megelőzzük, hogy számukat a lehető legkisebbre csökkentsük.

– Az elmúlt évek során több figyelemreméltó írásod is megjelent Számíthatunk-e a jövőben ezek folytatására?

– A repüléstörténet-kutatói ambíció és a publikációs hajlam nálam sajátosan ötvöződik. Vannak kimondottan konkrét körvonalú anyagok, mint például a típusleírások, típusismertetőik, amelyekben olyan egységbe kell rendezni az adatokat és a történeti részt, hogy az a repülés körén kívül állónak is felkelti az érdeklődését, ugyanakkor szakszempontról is pontos legyen. Ebben a kategóriában már jó néhány polgári és katonai rendeltetésű gép történetét feldolgoztam. Terveztük Gibás Bandival egy ilyen munka megjelentetését, de egyelőre nem sok a remény.

A történeti élményfeldolgozó és riport jellegű írásokban ragaszkodom a hitelességhez, a tör-

téneti hűséghez. Nyilvánvaló, hogy írásaimban mindig megfogalmazódik valami mondanivaló, vélemény, vagy valami fontos dologra szeretném felhívni a figyelmet. Persze mindezt lehet sajátosan értelmezni, belemagyarázni általam le nem írt, bele nem gondolt dolgokat. Egyik írásom nyomán egész magas szintről érkezett homlokráncolás. De ezek nem veszik el a kedvem.

Általában véve nehezen írok. Van, amikor hirtelen támad bennem az igény, hogy gondolataimat papírra vessem, van, amikor nagyon is átgondoltan, tudatosan írok meg valamit. Vannak bennem olyan témák, amelyeket nagyon sokáig - nemegyszer éveken át - rágok. Ezek egyike Fodor Feri barátom utolsó repülőútjáról, titokzatos haláláról szóló „Zöldarany” című írásom.



A kész anyagot is többször előveszem, átolvasom, javítgatom. Soha nem vagyok vele elégedett.

– Milyen indítékok hajtanak, amikor a repüléssel kapcsolatos rendezvényeken közreműködve mindig többet adsz magadból, mint ami általában elvárható? Megköszönik ezt neked? A családot hogyan viseli el a rengeteg időt követelő elfoglaltságodat?

– A rendezvények esetében egy belső késztetés indít arra, hogy abban részt vegyek, hogy konkrétan is tegyek valamit az egyetemes magyar repülés ügyéért. Itt sokszinűek a feladatok. Ki lehet bontakoztatni a kreatív hajlamokat. A legkisebb részlet is fontos, a legcsekélyebb momentum is meghatározó lehet a siker szempontjából. Nem tudom, hogy milyen az elvárható szintű munkavégzés. Nyilván nézőpontoként más és más. Én teljes szívemmel igyekszem elvégezni azt, amivel megbíztak, vagy amit e/vállaltam. Ha úgy látom, hogy hasznos ügyet tudok előbbre lendíteni, akkor abban feltétlenül részt kellennem. Bizony, felmerül az elismerés kérdése is. Ez mindig változó. Nem panaszképpen mondom, de általában nem kényeztetnek el sehol. Túl sok az ilyen jellegű munkában a „láthatatlansági” tényező. De nem is az elismerés az elsődleges, hanem az eredmény.

Sajnos az utóbbi időben egyre gyakrabban ütközöm falakba. Több rendezvény, bemutató azon dől el, hogy különböző szintű vezetők, parancsnokok azt sem mérték fel, hogy mire mondtak nemet. Pedig munkatársaimmal a legapróbb részletekig átrágunk mindent. Számomra az is az elismerés egyik formája lenne, ha a szakmai tudást, a felelősségérzetet akceptálva rábólintanánk, hogy mehet. A többi a mi dolgunk. Nem akarom elkiabálni, de még eddig nem vallottunk szégyent soha. Na persze a család! Régebben, amikor egy rendezvény alkalmából „együtt volt a csapat” valaki csinált egy számvetést. Nagyon kellett keresni azt az egy-két kollégát, akinek legalább egyszer nem futott zátonyra a házassága. Ma talán valamivel jobb ez a statisztika. Magam is kétszer próbálkoztam a családalapítással. Bizony, a gyakori távollét, az örökös feszültség, a rengeteg bizonytalanság nagyon próbára teszi e köteteket, s a feleségnek lényegesen többet kell vállalnia a „közösből”; mint más esetekben. Pedig a megértő, rendezett családi háttér nálunk alapvető fontosságú, csak így tud az ember teljes értékűen a feladatra koncentrálni.

A feleségem maga is ejtőernyős volt, több mint 400-at ugrott. A lányom 15, a fiam 12 éves.

Talán a „rend kedvéért” ők is fognak néhányat ugrani, de a sportolói vagy a hivatásos pályát nemigen választják. Mindezek ellenére gyakran megyünk együtt különböző repülőrendezvényekre. A távolléteimet változóan tolerálják. De a konfliktusok azért mindig megoldódnak.

– Ne feledkezzünk el a Magyar Ejtőernyősök Bajtársi Szövetségéről sem...

– Én mindig létfontosságúnak tartottam a jó közösséget, s mániákusan törekedtem azok kiépítésére, legyen az baráti, szakmai vagy munkahelyi vonatkozású. Az Ejtőernyősök Bajtársi Szövetségének létrejötte valójában spontán összejöveletekkel indult, majd 1988 szeptemberében a szolnoki felderítő zászlóalj fennállásának 40. évfordulóján Juhász József, Sárjai Bertalan, Hronyecz Pál és Valkó Gyula társaságában megfogadtuk, hogy hivatalosan bejegyzett szervezetté formáljuk az addigiakat. Én először egy érdekvédelmi szervezetnek gondoltam, de már lényegesen szélesebb a skála. Megalakultak a vidéki szervezetek is, és már az egész ország területén funkcionálnak.

Sajnos a jelenlegi ejtőernyős generációt nehéz megnyerni az ügy érdekében, pedig nagy szükség lenne a minél szorosabb egységre. A Magyar Veterán Repülők Egyesületének soraiba véletlenül csöppentem. A repüléstörténetből ismert nevek és a szervezet célja számomra szimpatikus volt. Így alapító tagja lettem az egyesületnek. Bár Veszprémben nincs csoportunk, mégis jelentős a szerepünk a helyzetünknél fogva. Itt van a Légvédelmi Parancsnokság és itt volt a legendás Puma vadászok repülőtere. Nem véletlen, hogy itt rendezzük a repülőtalálkozókat, itt magasodik a Katonai Repülők Emlékműve. Sajnos, az ejtőernyős és repülő rokon szakma ellenére a két szervezet elég periférikusan működik együtt, annak ellenére, hogy jó néhányan mindkettőnek a tagjai vagyunk. A törekvésem az, hogy ez megváltozzon, hiszen rengeteg a közös feladat.

– A terveidről szívesen hallanánk valamit. Mit szeretnél még megvalósítani?

– A terveimről nagyon nehéz konkrétumokat mondani, mivel jelenlegi világunk annyira változó, hogy nehéz hosszú távra bármit is eldönteni. Maradnak az elképzelések, a vágyak, a rugalmas variációk. Talán a múltra visszavetítve tudnám azt elmondani, úgy érzem, hogy nagyon sok maradt bennem abból a szakmai, sport- és katonai tapasztalatból, amit normális körülmények között hasznosíthattam volna. Talán nem helyénvaló, de így, közeledve az 50. életévemhez, egyre gyakrabban jutnak eszembe az életszemléletemet, emberi és irodalmi tevékenységemet leginkább befolyásoló Ernest Hemingway szavai: „Csak akkor rossz a halál, ha előtte elmulaszt valamit az ember. ”

Rengeteg dolgot mulasztottam el, s az sem vigasz, hogy nem saját hibámból

Egyre inkább bizonyossá válik, hogy átalakuló világunkban óriási szükség lenne a korábban felhalmozódott értékek mobilizálására, a lelkiismeretes, szakmailag megalapozott munkára. Úgy tűnik, hogy a most már két-három év alatt összegyűjthető több száz, esetleg ezer ugrás csak a léggömb burka, belülről hiányzik a tapasztalat, a felelősségérzet, olykor-olykor a becsület is. S mindezt pénzzel, megvásárlással nem lehet pótolni.

Példaként említem az úgynevezett „sorköteles” előképzést, amelyet az így megszerzendő összeg motivál, közben hegyre magasodnak a balesetek és a katasztrófák jegyzőkönyvei. De ez a probléma jelen van a sportban is. Aki fizet, 4000 méterre mehet ugrani - aztán meghal.



**Az MHSz Szolnoki Repülőklub ejtőernyős szakosztály oktatói 1964.
Győrffy István, Nagy Attila, Nagy Ottó törzsőrmester, szakosztályvezető,
Bihari János, Zátrok László ejtőernyős sorkatonák,
Simon László tisztiiskolás növendék,
Szűcs László tsz. tizedes¹⁵⁷**

Nos, a magam módján és lehetőségeivel e problémák megoldásához szeretnék hozzájárulni, annak ellenére, hogy a jelenlegi vezetés erre nem tart igényt. És itt vannak a szövetségek munkájával, a különböző rendezvényekkel kapcsolatos feladatok. Legyen végre egy valóban funkcionáló repülőklub Veszprémben. Szülessen meg a katonai ejtőernyőzés minden területét átfogó egységes szabályzat. Legyen végre egy színvonalas, minden magyar repülőt reprezentáló szaklap. ez mind, mind sürgető feladat. S mindezt azoknak kell felvállalniuk, akik a gyakorlat sűrűjében vannak. Bársonyszékből, irodából, pozícióból csak az süil ki, ami idáig vezetett. Menesztetni kellene már az egykori nevükből élő, elmúlt érákból visszamaradt szerencselovagokat, fiatal, agilis, de szakmailag, emberileg egyaránt alkalmas emberekkel betölteni a helyüket Amíg lehetőségeim és egészségem engedi, nem adom fel, dogozom.

Az idén is van már néhány továbblendítő, sikeres rendezvény, amelyben részt vettem, no meg az a 240 ugrás, amit végrehajtottam.



**1973. május 28. Szolnok
Az 1000. ugrás.¹⁵⁸**

Amit Simon László elmondott, az egy vallomás. Vallomás az emberi akaratról, a becsületes és tisztességes munka igényéről, nemesítő erejéről, a repülés és ejtőernyőzés izgalmas szépségéről, egyszóval arról, ami az

*embert a szó teljes értelmében ember teszi.*¹⁵⁹

¹⁵⁷ Simon László gyűjteménye

¹⁵⁸ Simon László gyűjteménye (An-2-ből történt az ugrás, 2000 méterről, a 044546 gyári számú PTCH-8 típusú ernyővel. Aznap ez volt a 8.-dik ugrása.)

A valamikor fedhetetlen augusztus 20-i vízi- és légiparádékról emlékezik a következőkben *Simon László*, a maga jellegzetes humorával, amely az igazságot nem eltakarja, hanem inkább igen árnyaltan a felszínre hozza.

„...Évtizedeken át ez volt a nagy látványosság így augusztus 20-án délelőtt a Parlament előtti partszakaszon. Mindegy minek nevezték, mindegy milyen politikai tartalmat erőszakoltak rá. A sokezres nézősereget ez érdekelte a legkevésbé. És minket, résztvevőket is! Egy volt a fontos:- ott lenni, s bizonyítani tudásunkat, rátermettségünket, ügyességünket. Na és persze az élménynyújtás az élményszerzés.

Kezdetől fogva a látványosság csúcspontjának számított az ejtőernyősök vízbe ugrása. E siker biztosítása érdekében az úgynevezett összevonások, már 10-et táján elkezdődtek, a polgári sportejtőernyősök részére általában Gödöllőn, míg mi katonák Szolnokon jöttünk össze.

A fárasztó, olykor sötétedésig elhúzódó munka feszültségét szinte nyomtalanul oldotta e gyakorlások időszakának hagyományosan sajátos légköre - a régen látott cimborákkal, ismerősökkel való találkozás öröme, az ugrások sikerébe vetett hit, az akarat megfogalmazhatatlan varázsa. S a közös esték elmaradhatatlan tartozékai az elnyűhetetlen történetek, melyek a közben eltelt 10-20 év alatt már csak az alapmotívumaikban maradtak eredetiek az idő és a mindenkori mesélő fantáziája teljesen új köntöst kreált a néhai sztori köré.

De a gyakorlások folyamatának mindenkori fő attrakciója a 18-i dunakeszi főpróba volt! Erre még az időközben lesérült, de mozgóképes betegek is kivitették magukat a helikopterekhez...

...A délelőtt derekán megérkezett a polgári sportolók An-2-es köteléke, újabb találkozások vállveregetések, élcelődések, na és minden formában és mennyiségben beinduló mesélés...

... Közben hírnökök jöttek és mentek a feltételezett és „holtbiztos” kezdési időpontokkal de, hát ezek hallatán csak az igazán zöldfülűek kaptak idegesen a felszerelésük után, a többség nyugodtan hevert a poros fűben, és várta a biztos jelet: a pilóták sötétzöld ruhás seregének indulását a gépek felé. Az ugrás időpontjának közeledtével rendszerint felerősödött a szél lehetőleg keresztirányúan a Dunára, bezáródott a gomoly vagy zivatarfelhőkkel terhes plafon, s nekünk ismételten csatasorba kellett állítani minden tapasztalatunkat, ügyességünket, hogy a vízkiemelőnél trónoló „zsűri” elismerő fejbőlintását ez úttal is kiérdemeljük.

A főpróba során mindig gondot okozott az, hogy a vízre vagy éppen a partra kellett-e leereszkedni. Ha például a Dunába kellett ugrani, egy garnitúra felszerelés ronggyá ázott, s a két nappal későbbi élesre újat kellett előkaparni. Igaz, a dunakeszi vízkiemelőnél a partra érkezés sem volt mindennapi feladat, hiszen aki látta a környéket, tudja, hogy itt aztán bőven van minden, csak éppen a földet érésre alkalmas hely hiányzik.

Az persze egy ismét kideríthetetlen rendszer szerint talány volt, hogy az adott főpróbán mikor kell vízre érni s mikor kell a partra ugrani. Állítólag ezt a vezér határozta meg, akinek konkrét személyére máig sem derült fény. Egy azonban holtbiztos volt: ha a titokzatos „vezérnek” az a parancsa, hát akkor apelláta nincs, zsupsz, ugrás a vízbe!

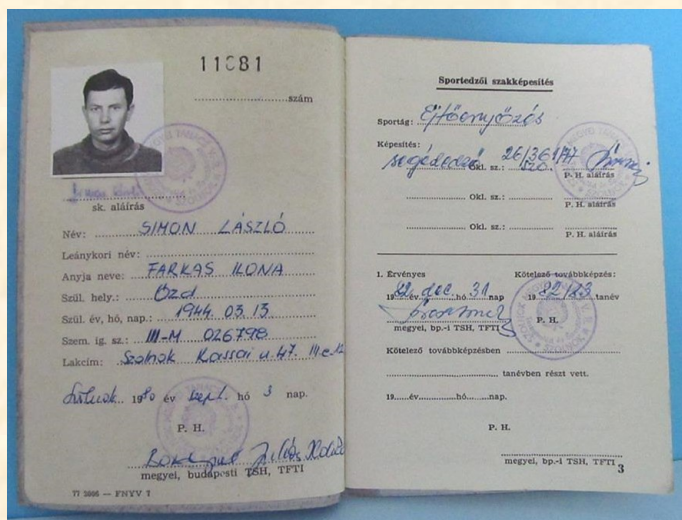
¹⁵⁹ Szepesi József: Simon Laci, a repülés mindenese Top Gun 1993. 11.

A szóban forgó főpróbán már paplanernyőkkel ugrottunk, de akkor még elég kevés volt e csodálatos szerkezetekből. Elsősorban a hadsereg válogatott tagjaiként használtunk néhány darabot, amelyekre igen-igen vigyáztunk. Szóval a „vezér” ez úttal is csobbanásokat akart látni, s elrendelte a vízre érést Megpróbáltunk minden szóba jöhető érvert felsorakoztatni, hogy legalább az egyik ernyőnket megmenthessük de, minden hiába! A főpróba napján a műsorrendben, katonásan pergett. A sarkunkra szerelt piros füstölővel zuhanva rajzoltuk az égre az ötös csillagunk útját egészen 700 méterig majd előírás szerint szétcsúsztunk és nyitottunk.

Aki látta, meg lehetett elégedve impozáns mutatványunkkal. Mindent feledve vidáman cikáztunk, keringtünk piros-fehér-zöld ernyőinkkel a Duna felett, amelynek vizére volt hivatva utunkat befejezni.

A mentőötletem úgy 400 méter körül villant belém! Megláttam ugyanis, hogy a mentőcsónakok kikötési helye mellett a part mentén emberek állnak a térdig érő vízben.

–Lássuk csak! Ha én most közéjük ereszkedem le, s megfelelően ügyeskedem, az ernyőm kupolája a partra esik. Ezzel nyerek egy száraz kupolát, magam pedig a parancs szerint mégiscsak a vízbe ugrom.



Ejtőernyős „segédedző” igazolvány, 1980¹⁶⁰

Életem addigi legprecízebb leszállását produkáltam. És minden bejött talán kétméternyire lehettem a parttól, s az elképzelhető leglágábban lebegtettem ki a vízre, sőt utána még léptem egyet a part felé is, rákiáltva a báméskodókra, hogy kapják el a kupolám. – Sikerült! Na, most láthattátok, hogyan kell ezt

csinálni! – s a csodálkozóan elismerő pillantások keresztüzében még fürdettem magam (vagy inkább a hiúságot) – miközben lecsatoltam magamról a tartalék ernyőt és a hevederzetet. Már éppen az ernyő tokját nyújtottam kifelé a partról felém hadonászó kezekbe, amikor vigyázatlanul léptem egyet. A következő pillanatban a nyárfák csúcsának és a bárányfelhőségnek a tovasuhanó képe villant meg előttem s a felkavart iszaptól mocskosszürke víz máris összecsapott felettem. A látvány frenetikus volt. Az előbbi mutatvány osztatlan sikert arató hőse, testhossza teljes 183 centijével hanyatt vágta magát a sáros posványban, miközben idétlen kalimpálással küzd a megfulladás ellen a térdig érő vízben. Többen a parti homokban hemperegtek a röhögéstől, amikor fejtetőig iszaposan, négykézláb kimásztam a vízből. Neptun felmerül a pöcegödörből. Az ugrás utáni értékelésen a parancsnok szóba hozta, hogy ő úgy látta, volt olyan, aki mégis a partra ért le. Nem kellett hazudnom, határozottan léptem elő és jelentettem,

¹⁶⁰ Simon László gyűjteménye

*hogy én voltam az, de én a vízbe érkeztem, tessék megnézni, még mindig vizes vagyok. E pontnál valaki a hátsó fertályon asztmás nyerítéssel felcsuklott....*¹⁶¹

„Az időben Hüse firtatta az MRSz-nél az ejtőernyős edzői képesítést, amire azt a választ kapta, hogy ez a területi JTST-n (Járási Testnevelési és Sport Tanács) belül oldható meg. Mi hárman vágtunk neki Szolnokon, majd a sorozatos procedúrák után, az akkor szigorúságától rettegett (dr?) Bíró Boldizsár sport-gurunál következünk vizsgára. Elsőnek Hüse kezdett, majd rövid idő után kiszólt, hogy mi is menjünk be. A probléma az volt, hogy az ejtőernyős-sport nem volt egy az egyben integrálható a klasszikus edzésrendszerbe (felkészülési időszak, versenyszak ...)



*meggyőztük a rendszerünkről, de így is csak a hivatalos segéd-edzői címet adta meg. Nem tudom, hogy ezidőtájt rendelkezett-e még a sportejtőernyőzésben valaki ezzel a TST által elfogadott és regisztrált képesítéssel.*¹⁶²

**A Szolnoki Repülőklub sportcsapata
Janovics Ferenc, Hüse Károly, Szatmári Irén, Simon László, Nemes László és Varga József¹⁶³**



A Kelet-Magyarország, szolnoki ejtőernyős versenyre a nevezés előtt 1 órával verbuvált "Kalimandóra" csapat:

Tóth Mihály, Hüse Károly, dr. Lantos Éva, Simon, László.

A felszerelést Nemes Laci ellenőrzi.¹⁶⁴

A katonai ejtőernyős pályától való búcsúzás torokszorító leírása az, mellyel méltóképpen zárjuk le *Simon László* fejezetét és még sok ugrást kívánunk

neki, egészségben, már nyugdíjasként!

¹⁶¹ Simon László: Volt egyszer egy... Vizi és légi parádé. Top Gun 1992. 8.

¹⁶² Simon László visszaemlékezése

¹⁶³ Simon László gyűjteménye

¹⁶⁴ Simon László gyűjteménye

„Dübörögve rohan a helikopter a Mecsek erdőségei szurdokvölgyei felett a nyitott ajtón át arcomba vág a szél. Orfii és Taszár között mindössze 20 perc a repülési idő: annyi van még számomra az utolsó repülőútamból. Fáradt és szomorú vagyok, hiszen az elmúlt hét te-repugrás-gyakorlat valóban embert próbáló volt fizikailag, szellemileg igen sokat követelt mindannyiunktól. De ennél sokkal nehezebb dolog elfogadni annak tényét, hogy ezzel minden- nek vége: vége a vándortáborok semmihez sem hasonlítható élménysorozatának, ugyanakkor vége a katonai ejtőernyős pályafutásomnak is.

– ELMENNI ANNYI, MINT EGY KICSIT MEGHALNI – tartja egy francia mondás, s nekünk most négyünknek, Dombi Lőrinc alezredesnek, Gajdán Lajos hadnagynak, Nagy Sán- dor törzsszászlósna és nekem, mennünk kell!...

...A kertekből a házak udvarairól emberek integetnek, a hajtómű zajára riadtan futnak szerte a baromfik, hatalmas szökelléssel igyekeznek a közeli erdőszél menedéke felé a gabonából felugrasztott őzek. A mély berek fűzfái között egy pillanatra megcsillan a napfény az álmos patak vizén - a kis horgásztavak tükre, az aranylóan sárguló tarló, a haragoszölden sorjázó szőlőskertek egymás után maradnak el alattunk: százszor, ezerszer látott kép, de számomra mégis mindig új, rácsodálkozni érdemes szépségű élmény.

És most már csak ötpercnyi van hátra ezen utolsó útból, s aztán kivetkezik még egy felszállás, még egy ugrás. Igaz, az ünnepség zaja átmenetileg feledteti a kegyetlen valóságot, ám holnap már annak tudatával kell ébredni, hogy egy egészen más nap virradt ránk.

A társaimra gondolok, akikkel évtizedeken át együtt viseltük el a szakma nehézségeit, buktató- it, sikereit és kudarcait...



Taszár, repülőtér, 16 óra. A magasban az An-26-os utolsó körként fordul dobóirányra: ideje készü- lödnünk! Indít a Mi-8-as. Először csak a rugósta- gok nyúlnak meg, egyre hosszabban-hosszabban kúszik elő a fényes, olajos szár, s a hajtómű zaja alig észrevehetően fokozódik. Lassan, bizonytalan libegéssel elemelkedünk a beton szurokcsikos koc- káiról, a felület előbb még jól látható gödröcskéi, repedései összeolvadnak, a fugák között megka- paszkodó fűszálak lobogva lapulnak a kőhöz.

–Feljebb, feljebb! A forgószárnyak rohanó szele már a környező hársfák koronáit tépi, cibál- ja, lenn maradó arcok fordulnak felénk, emberek integetnek. Most a gép előrebillen, orrát leadva - mint egy szimatot fogott vadász - előreleendül, friss, langyos áramlat csap a kabinba. Repülünk! Számtalanszor ismétlődő pillanatok ezek, melyek élményei ott rögzítődtek idegsejtjeink mélyén, mechanizmusuk természetes szinkronban múló- dik érzékszerveinkkel: ilyenkor már nem a gép,

nem a pilóta, hanem mi repülünk, egységben a fizika, az aerodinamika, a biológia törvényeinek harmóniájával. Ám ez most utoljára történik!

Ennek tudata dobol most a sisakok mélyén, az izmokra feszülő hevederek szorításában, a bőrkesztyűs kezek elbizonytalanodó mozdulataiban, csak néhányan kísérnek el bennünket erre az útra: – Bélteky, Janovics, Lugosvölgyi, Szabó Gabi, Varga Jenő. – Dombi Lőrinc szemben ül az ajtóval, ő ugyan nem ugrik, ám ez az utolsó felszállása katonai géppel. Ő aki annyit szervezte, vezette az ugrásokat, most szomorú, passzív szereplő – a sors ennyit juttatott számára utolsó lehetőségként.

Keserű mosoly, láthatóan erőltetett önuralom, a lelkében dúló viharról csak az ölében tartott sisakjának egyre gyakoribb simogatása árulkodik.

Gajdán Lajos már az őt lehozó tandempilóta, Mátrai Zoli ölében ül. Groteszk számunkra természetellenes látvány a két összekapcsolt ember – percekre összetartozó sorsok, egymásra bízott életek. Igazi ejtőernyős csak valami rendkívüli esetben, kényszerből vállalkozik az utas szerepére. Ez a sors fintora – éppen Lajos volt a szilaj, nagy zuhanások, a madár szabadságú repülések, a dobbantásos, látványos földet érések neves művelője – s most, utoljára már nem teheti meg ezeket. Arcán, híven tükröződik mindez, Csak Sanyi bácsi nyugodt. Élénk eszmecserét folytat a technikussal, széles gesztusokkal, hangosan magyaráz. Talán nem akar most egyedül maradni gondolataival, talán így leplezi érzéseit?

Janovics Feri int: a kísérőké az első kör. Kemény, kifejező kézszorítások, őszinte, bajtársi ölelések, majd egymás után eltűnnek a mélyben. Nekünk pedig pillanatról pillanatra fogy a múltunk. Készülődünk. A reflexek, a beidegződések legyőzik az érzelmeket, ezerszer végigcsinált mozdulatok biztosságával igazítjuk meg felszereléseinket, húzunk itt-ott a hevedereken. A helikopter most már ismét irányon repül – az utolsó homokszemek peregnek ejtőernyős életünk homokórájában. Összeölelkezünk.

Sorsaink meghatározó útjának utolsó egyesülése ez a gesztus, ahol már tarthatatlan az önfelegyelem, vonásaink sírásra torzulnak, a könnyek homályán át csak az arcok, sisakok, kezek kontúrjai körvonalazódnak.

Az ugrató hangja zökkent vissza a valóságba: Mehettek, fiúk! Szétrebbenünk, az egymást szorító kezek elválnak, búcsúintésre emelkednek: – Isten veletek, barátaim!

Nagy Sanyi alakjának sötét sziluettje egy pillanatra betölti az ajtó világos terét, még valami köszönésféle, egy surranás, és ismét arcomba csap a kinti fény, a végtelen, a magasság, a sebesség és a szabad szárnyalás fénye, amit csak itt lehet érzékelni, a gépajtó fényesre kopott küszöbén, a kiugrás pillanatában' Előrelódulok, elrúgom magam a géptől, s zuhanok. Zuhanok, mint ahogy több ezerszer eddig: ruhámat cibálja a szél, testem nekifeszül a légáramlatnak, s alattam meg megbillen a nagy, színes térkép.

Hirtelen ötlettel spirálozni kezdek zsugor testhelyzetben, rövid, energikus váltásokkal, úgy, mint ahogyan azt egykor, sportoló koromban csináltam. Észreveszem, alattam egy apró pont ugyanígy pörög – Sanyi bácsi nem tagadja meg önmagát!

Harmincadik másodperc – a zuhanás utolsó pillanatai. Még egyszer kinyújtózom, mintegy megfürödve a levegő langyos habjaiban, aztán megrántom a kioldógyűrűt. A Mach-3-as ha-

talmas ezüstkupolája méltóságteljesen kerül ki fölöttem, s a hirtelen beálló csendet csak a csúszólap csattogása töri meg.

Ereszkedek. Jobbra tőlem Nagy Sanyi RS-e, mélyebben a páros repüli, felettem, oldalt Janovics Feri köröz. Mindent feledve, nagy köröket róva élvezem a levegő ölelését, a szárnyalást, a késű délutáni emelések dobálását, a merülésekben meg-meglóduló ernyőm siklását.



Körülnézek, emlékezetemben így akarom rögzíteni a látványt: a leponyvázott, pihenő gépek makettsorait, a gurulóbeton szürke szalagját, a hangyabolyként mozgó embertömeget, amely miattunk van itt, amely ránk vár. Közben társaim megérkeznek, sokan futnak a földet érőkhöz, körbefogják, eltakarják őket.

Hosszú, egyenes végsiklás, intenzív fékezés, és magam is huppanok a fűben.

Hát megérkeztem, és ez volt az utolsó! Ismerős és ismeretlen arcok villannak előttem, vállamat veregetik, kezem rázzák. Akaratlanul is belém nyilall a szituáció paradox valósága: Most azt ünnepeljük, hogy többé nem ugorhatok? Igaz, véget ért egy 35 éves nehéz menetelés, aminek végül is lehet örülni.

Dombi Lőrinc hangja ismét a régi ércességgel cseng: – Dandártábornok úr, jelentem, az utolsó katonai ejtőernyős feladatomat végrehajtottam!

Kositzky Attila repülőtábornok fogadja jelentésünket, majd mind a négyen a kopjafához lépünk, és ejtőernyős pályafutásunk befejezésekként sorra „szegre akasztjuk” sisakjainkat. Lehajtott fejjel, könnyekkel küszködve álljuk körbe az oszlopot, amelyen



*meg-
megbillen
sok vihart
látott fejd-
döm, s*



amely barátaim levetett sisakjaival egyetemben most már egy mérföldkövet jelképez életemben, egy mérföldkövet, amely három és fél évtizedes ejtőernyős pályámat és a jövő kérdőjelekkel terhes útját határolja el egymástól.

A homokkör környéke lassan elnéptelenedik, a vendégek serege már a helyűrségi klub terített asztalai felé vette az irányt, az utolsó hajtogatóponyvák kötegek puffannak a Csepel platóján, majd fémesen kattánva záródik az ajtó, és a kocsi rázkódva, köhögve elbaktat az ejtőernyőraktár irányába. A magára maradt szélzsák meg-meglibben

*a langyos esti szellőben, a lenyugvó nap sugarai még egy pillantást vetnek a kopjafán árválkodó sisakokra, s a letaposott fű, sárguló torzsáján bátortalanul felhangzik egy tücsök bánatos ciripelése...*¹⁶⁵

„Ballonos utód-nemzedék! Hát ez meg mi? A magyar ballonrepülés legamatőrebb szerkeze Rádi József, Nagy Szilveszter, Balogh István és Simon László produktumaként.

1980 július 26-án, Szolnokon, 18 óra 47 perces start-idővel, Kastély Sándor repülte be, én pedig a katonai repülőtér déli végénél, 1500 méteren a 60083 gyári számú RL-10-es ernyővel hagytam el a gondolat.

*A 17-es számú szakszolgálati engedély tulajdonosaként, 1979-82 között 48 órát repültem hőléggalonnal.*¹⁶⁶



Simon László, hihetetlenül tartalmas életpályáján túl – jeles repülés - és ejtőernyőzéstörténeti kutató is – e könyvhöz is nagymértékben hozzájárult. Mind írásainak, és a vele készült riportoknak a felhasználását engedélyezte, mind pedig fénykép gyűjteményének rendelkezésre adásával, pótolhatatlan segítséget adott. Az óta is nyomon követem írásait, fényképeit, bejegyzéseir a facebook-on.

„ Kétségtelen tény: Simon László nyugállományú alezredes mindent tud a katonai ejtőernyőzésről. Egyrészt 6259 ejtőernyős ugrással a háta mögött vonult nyugállományba, másrészt behatóan foglalkozik a szakma történetének megírásával. Talán nem véletlen, hogy most is a magasban, a 17. emeleten lakik, ahová időnként beinteget az éppen arra járó mentőhelikopter hajzóállománya.

Lehetetlen vállalkozás egy cikkben összefoglalni Simon László életét és életművét, élményeiről már nem is beszélve. Több mint másfél órát beszélgettem vele veszprémi lakásában, ám valahogy olyan érzésem volt: szinte csak apróságokat tudtam meg róla és szeretett hivatásáról.

Mint mondta: nem is tudja szavakkal kifejezni, hogy mit jelent számára az ejtőernyőzés és a repülés, mert ő ebben élt és él mind a mai napig. Jellemző, hogy szobáinak ablakain nincs függöny, így a kanapén ülve csak az eget látja maga előtt. A „csak” szót persze így, idézőjelben kellene használni, mert neki az ugrás olyan volt, mint másnak a mindennapi ebéd.



Simon László Ózdon született és igen fiatalon, a bánrévei repülőtéren kezdte a szakmát ejtőernyők hajtogatásával. Ilyen jellegű elő-

¹⁶⁵ Simon László: Ikaroszbúcsúztató. Az utolsó ugrás magyar módra. Top Gun 1994. 9. Foto: Remes Péter ezredes

¹⁶⁶ Simon László visszaemlékezése

képzettséggel természetesen ejtőernyős-katona lett belőle: repülőgép-technikus volt, majd 1971-ben került át a szolnoki ejtőernyős-szolgálathoz. (Érdekesség, hogy ott az a Tóth Mihály –jelenleg nyugállományú törzsszászlós – tanította be, aki tavaly, nyolcvanéves korában hajtott végre a 2500. ugrását.) A katonai ejtőernyőzés élő legendája annak idején az ejtőernyős hadsereg-válogatottba is bekerült, s természetesen a német és szovjet importból származó ejtőernyők beugrása is sokszínű feladatai közé tartozott.

„Még a pilótaernyőket is be kellett ugrani, ezeknek viszont nagyon mély volt a merülésük, éppen ezért földet érés közben sokan eltörték a lábukat. Sajnos tragédia is történt... noha bármelyikünkkel megtörténhetett volna, Gál István húzta ki a fekete golyót. Az NDK-ból kapott gyakorlóernyőket ugrottuk be: a nyitás pillanatában a combzár kinyílt, és hatszáz méteres magasságból zuhant le... Később kiderült: selejtes sorozatú ernyők voltak, sok hibás darabbal” – emlékszik vissza Simon László.

1984-ben a Veszprémben megalakult légvédelmi hadtestparancsnokságra került ejtőernyős szolgálatfőnöknek, s mint mondta, parancsnokai annyira megbíztak benne, hogy kvázi szabad kezét kapott. A katonai ejtőernyőzés történetében például először ugrottak 7000 méteres magasságból, oxigénpalack nélkül.

„Kísérlet volt, kipróbáltuk mire vagyunk képesek. Ez a magasság még úgy-ahogy elment, bár nem volt jó a közérzetünk. A kecskeméti repülőkórház orvosai aztán kiértékelték az eredményeket. Szerencsésnek mondhatom magam, hogy ebben még részt vehettem” – meséli az ejtőernyős-legenda.

Aktív karrierje sajnos szó szerint némi gubanccal záródott: mint mondja, Sárváron, egy vándortáborban teljesítette volna az utolsó ugrásokat.

„Kiszámoltam, hogy még négy ugrás lesz hátra a pályafutásomból. Akkor azonban az egyik ugrásnál összegubancolódtam az ernyőm, le kellett oldani és tartalékernyővel kellett lejönnöm. Azt dűnnyögtem magamban: nem bírta volna már ki azt a négy ugrást? Mondjuk valahol be kellett fejezni, nem szabadott volna tovább erőltetni” – eleveníti fel kissé szomorkásan a történeteket.

Sok szép emléke között – például ő ugrott először hőlégballonból, és a Szolnoki Repülőmúzeum alapító tagjai közé tartozik – akad egy nagyon keserű is: barátja, bajtársa és voltaképpen felfedezője, Hüse Károly – (arcképe Simon László szobájának emlékfalán, a bal oldali képünkön látható) – tragikus haláláról a mai napig nem tud érzelmi felindultság nélkül beszélni.



„Egy szolnoki edzőtáborban, 2000 méteres stílusugrásnál a nyitás pillanatában meghibásodott az ejtőernyő kupolája. Az ilyesmi előfordul. Az ernyő szabálytalan nyílása esetén az áramlás is szabálytalanává válik, ezért ilyenkor az ernyőt mindig le kellett oldani. A vállrészen volt két csat, az ember leoldotta, a kupola elszállt, aztán nyitottuk a tartalékernyőt. Karcsi azonban nem oldotta le, hanem maga mellé dobta. A szabálytalan áramlás miatt a tartalékernyő nem tudott belobbanni, és tulajdonképpen két, félig telített ernyővel ért földet. Már akkor látszódtott, hogy nagy volt a merülősebessége. Emlékszem: fehér sisakja leszakadt a fejről és

nagy ívben elrepült. Furkó Kálmánnal együtt vittük be a kórházba, ahol azt mondták, nincs mit tenni... nála kezdtem a szakmát... nagyon közvetlen barátom volt” – mondja halkán.

Manapság Simon László visszavonultan él, emlékeit és a magyar katonai ejtőernyőzés történetét rendszerezi, kutatja és rendszeresen publikál, valamint lektorként is közreműködik különböző kiadványoknál. No és persze időnként ablakához lépve visszainteget a mentőhelikoptereseznek, akik ma is pontosan tudják, ki lakik a 17. emeleten... ”¹⁶⁷

Ezúton is köszönet érte, remélem nem csalódik a könyv javított, bővített, újraírt változatában sem!

Publikációi, és tankönyvei:

<i>Simon László:</i>	<i>Öreg eje nem vén eje. TOP GUN, 1991.</i>
<i>Simon László:</i>	<i>Zöldarany. TOP GUN. 1993/8. szám</i>
<i>Simon László:</i>	<i>Rövid beszámoló a kupolák alól (Magyar Veterán Repülők Egyesületének 5. számú Infója. 1995.jan. p.4-5.)</i>
<i>Simon László:</i>	<i>A magyar katonai ejtőernyőzés rövid története. (Magyar Szárnyak, 1996. p.261-271.)</i>
<i>Simon László:</i>	<i>A magyar katonai ejtőernyőzés eseményei. 1941 - 1952 - 1973. = M. szárnyak. 25. 1997. 253-261.</i>
<i>Simon László:</i>	<i>Amit a párizsi békeszerződés megtiltott... - Bombázórepülők a Magyar Néphadseregben. = Top Gun, 1997. 1. 22- 25.</i>
<i>Simon László:</i>	<i>A Magyar Néphadsereg légvédelmének eseményei 1945-1962. 1-2. rész. = Top Gun. 1997. 3. 22-25., 4. 22-24.</i>
<i>Simon László:</i>	<i>A légierő szervezeti, ellátó és javítóbázisai. = Top Gun, 1997. 5. 24-27. 1940-50-es évek.</i>
<i>Simon László:</i>	<i>Vihar után... - Az MN Repülőkiképző Központjának tevékenysége 1957-1961. = Top Gun, 1997. 7. 24-27.</i>
<i>Simon László:</i>	<i>Il-28 Beagle - frontbombázó. 1-2. rész. = Aviator. 19-20. 1997. 22-23.</i>
<i>Simon László:</i>	<i>A Magyar Néphadsereg légierőjének repülőgéptípusai, 1949-1956. = Top Gun. 1997. 2. 22-25.</i>
<i>Simon László:</i>	<i>Cselekedjék saját belátása szerint!. A magyar légierő tevékenysége az 1956-os forradalomban. = Top Gun. 997. 6. 18-23.</i>
<i>Simon László:</i>	<i>A magyar ejtőernyőzés története. II. - 1945-56. - ; Top Gun, 1999.No.3.p.53-64.</i>
<i>Simon László.:</i>	<i>A magyar ejtőernyőzés története III. - 1956-61.; Top Gun, 1999.No.4.p.52-54.</i>
<i>Simon László:</i>	<i>Bátorságpróba Regiment 2005.2.</i>

¹⁶⁷ Még most is a magasban. <http://www.honvedelem.hu/cikk/31035/meg-most-is-a-magasban> Fotó: Szolnoki Repülőmúzeum és a szerző

Simon László: A magyar katonai ejtőernyőzés története I.

*Simon László: A MAGYAR KATONAI EJTŐERNYŐZÉS 1945-ig –
KATONAI EJTŐERNYŐZÉS MAGYARORSZÁGON*

Egyetemi jegyzet. Dr Bánki Imre ny.á.ezredes, Sárai Bertalan ny.á.ezredes, Dombi Lőrinc ny.á.alezredes, Forray László őrnagy, Simon László ny.á.alezredes, Kastély Sándor ZRÍNYI MIKLÓS NEMZETVÉDELMI EGYETEM, HADTUDOMÁNYI KAR, Hadtörténelem Tanszék Budapest, 2005



Elek László

alezredes

vadászipülő

164

*Elek László a Bánréve meletti Hét községben született 1946-ban. A bánrévei repülőtér-
ren kezdte a vitorlázórepülést.*

*„Innen indult a repülő pályafutásom. Itt szálltam fel először KOMA-val 1962. 04. 12.-
én!!!”¹⁶⁸*



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

**A gép jobb oldalán egy kezdő ifi, a bal oldalán pedig Demeter Jóska
"C" vizsgás növendék guggol.¹⁶⁹**

*„... Elek László repülő százados (1946) 1968-ban fejezte be a Szovjetunióban a repü-
lőtisztai tanulmányait. Ezután először MiG-15-ösön, majd MiG-19-esen repült. Átképzést ka-
pott MiG-21MF-re, ahol másodosztályú szintet ért el. 1975-ben képezték át MiG-21bisz-re,*

¹⁶⁸ Elek László, 2014. augusztus 16.

¹⁶⁹ Simon László fényképe és a személyeket is ő azonosította.

ahol rajparancsnokká nevezték ki. Még ebben az évben elérte típusán az elsőosztályú szintet. Megbízható, fegyelmezett, következetes fiatal rajparancsnok volt. Nagy figyelmet szentelt a fiatal pilóták nevelésére. Erős jellemű, erős szervezetű, jó testi adottságokkal rendelkező pilótának ismerték. „Kiváló elméleti és gyakorlati felkészültségű. A műrepülő figurákat jól repüli, kiváló a földi célokra történő éleslövészetben. Munkájában a maximális pontosságra törekszik, és ezt megköveteli a beosztottjaitól is” – írta róla a parancsnoka. 1000 órát repült, ebből 900-at sugárhajtású repülőgépen...¹⁷⁰



MN 31.honi vadászrepülő ezred, nyugdíjas
Tanulmányok: Repülő-hajózó (Krasznodar)
Ide járt: ózdi József Attila Gimnázium
Lakhely: Taszár

Születési hely: Hét (település)



Taszári pilóták,
Metzger, Karancz, Elek, Pető.¹⁷¹



Elek László jobbról a második¹⁷²

¹⁷⁰ Dr. Remes Péter: A magyar űrrepülés története II. rész

¹⁷¹ Akik nélkül nem lehetett volna Magyar katonai repülés (Facebook)

¹⁷² Akik nélkül nem lehetett volna Magyar katonai repülés (Facebook)



Elek László hadnagy a MiG-19 emléktáblán¹⁷³

Aztán elkezdődött a hazai vadászrepülők köréből a magyar űrhajós-jelöltek kiválogatása. Ezt szerencsénkre *Remes Péter orvos ezredes* a közelmúlt repülési szakfolyóirataiban le is írta!

Elek László is jelentkezett. Sőt az egészségügyi alkalmassági vizsgálatokon a legtovább eljutott – végső négy jelölt között – még ott volt, *harmadikként!* Ők mind egészségileg, mind egyéb felkészültségi szinten már megfeleltek az űrhajózási feltételeknek. A végső döntést nem az orvosok hozták meg...

„ ... Összesen 95 pilóta jelentkezett, közülük a rendelkezésünkre álló éves ROB vizsgálati adatok alapján 27 jelöltet találtunk alkalmasnak. Őket először terheléses, majd klinikai vizsgálatoknak vetettük alá. Az űrhajós ROB könyvekben szereplő dátumok szerint az első űrhajós vizsgálatokat 1977. júniusban végeztük, és 1977. júliusban fejeztük be. Hét jelöltet találtunk alkalmasnak űrrepülésre, ők alkották „hetek” csapatát. Mivel nem repülhettek mind a heten, teljesítményük alapján rangsorolnunk kellett őket. A rangsorolás a magyar ROB tagjainak szakmai véleménye alapján történt, abba kívülről senki nem szólt bele, semmilyen presszió nem ért bennünket. A döntés nem volt könnyű, a viták során sokféle orvosi szempont csapott össze. Bár a kollektív döntés objektív adatok alapján történt, ez mégsem hasonlított például egy atlétikai versenyre, ahol az győz, aki rövidebb idő alatt lefutja a százat. Arra törekedtünk, hogy a sok-sok élettani paraméter összevetésében a legjobb legyen az élen. Fennmaradtak a ROB tagok kis cetlijei, feljegyzései, amelyeket egy-egy ülés vitáján használtak. Ne feledjük, hogy ebben az időben a nyilvánosság előtt még titkos volt a ROVKI tevékenysége, így ezeket a cetliket is össze kellett szedni, és el kellett zárni, így maradhattak fenn az utókor számára. Ezek az egyes szakmák szerinti különböző rangsorok láthatók. A hetek csapatából végül is négyet választottunk ki, és adtuk át a szovjet ROB bizottságnak. Ők Moszkvában megismételték az alkalmassági vizsgálatokat, és mind a négyükről "űrhajós jelöltnek alkal-

¹⁷³ MN 4563, 31. harcászati repülőezred, Taszár
https://kameraaltal.blog.hu/2015/05/21/mn_4256_31_harcaszati_repuloezred_taszar

mas" minősítést állítottak ki. Figyelembe vették a magyar ROB bizottság rangsorolását, és így került Farkas Bertalan főhadnagy és Magyarai Béla főhadnagy kiképzésre. Buczkó Imre százados és Elek László százados pedig a kiképzés idején a tartalék szerepét töltötte be. A szovjetek mindenben elfogadták és saját vizsgálataikkal is alátámasztották a magyarok munkáját. Tudjuk, hogy nem mindegyik VSZ tagállam űrhajós jelöltjét találta a szovjet ROB alkalmasnak, néhány esetben felülbírálták a nemzeti bizottságok munkáját...¹⁷⁴

„...Itt ismerkedtem meg Weigel Endre (1943), Elek László (1946), Gutyina Péter (1946), Neumann György (1947), Buckó Imre (1949), Farkas Bertalan (1949), és Magyarai Béla (1949) repülő-hajózó növendékekkel, a későbbi űrhajósokkal és jelöltekkel, akik az űrhajós kiválogatás után a „hetek” csapatát alkották. Akkor még nem tudhattuk, hogy lesz magyar űrrepülés, és közülük fog kikerülni az első magyar űrhajós. Szinte minden évfolyamon akadt a későbbi űrhajós jelöltek közül valaki, Weigeléket 1966-ban, Elekéket 1968-ban, Gutyináékat 1969-ben, Neumannékat 1970-ben avatták repülő tisztté. Buckó, Farkas és Magyarai évfolyama a szokásos egy év helyett két évig volt Szolnokon (1967-1969), mivel a Szovjetunióba történő kiutazásuk egy évet késett. Ők 1969-es tanévtől 1972-ig repültek a Szovjetunióban, hazatérésük után 1972-ben avatták őket repülő tisztté...¹⁷⁵

A következőkben Dr Remes Péter dokumentumaiból néhány.

Dr Remes D39

Sor- szám	N é v :	zf.	NRK	Submax.	PKK	Billenő	Hilow	Klinikus	Controll
1.	Farkas Bertalan	fhagy.	x	x	x	x	x	x	x
2.	Magyarai Béla	fhagy.	x	x	x	x	x	x	x
3.	Elek László	szds.	x	x	x	x	x	x	x
4.	Buczkó Imre	szds.	x	x	x	x	x	x	x
5.	Weigel Endre	szds.	x	x	x	x	x	x	x
6.	Gutyina Péter	szds.	x	x	x	x	x	x	x
7.	Neumann György	szds.	x	x	x	x	x	x	x
8.	Vámos József	szds.	x	x	x	x	x	x	x
9.	Göbös Ottó	alosz.	x	x	x	x	x	x	x
10.	Tar Imre	örgy.	x	x	x	x	x	x	x
11.	Liszkai Gyula	alosz.	x	x	x	x	x	x	x
12.	Végvölgyi László	szds.	x	x	x	x	x	x	x
13.	Fenninger György	szds.	x	x	x	x	x	x	x
14.	Csigler György	szds.	x	x	x	x	x	x	x
15.	Máté László	szds.	x	x	x	x	x	x	x
16.	Hűfner Kálmán	örgy.	x	x	x	x	x	x	x
17.	Némesáros Miklós	örgy.	x	x	x	x	x	x	x
18.	Némesáros Gyula	alosz.	x	x	x	x	x	x	x
19.	Lengyel István	szds.	x	x	x	x	x	x	x
20.	Fintor Sándor	szds.	x	x	x	x	x	x	x
21.	Pataki János	örgy.	x	x	x	x	x	x	x
22.	Horváth János	örgy.	x	x	x	x	x	x	x
23.	Gadányi György	alosz.	x	x	x	x	x	x	x
24.	Gál Péter örgy.	örgy.	x	x	x	x	x	x	x
25.	Probockai Zoltán	örgy.	x	x	x	x	x	x	x
26.	Bakó Ferenc	alosz.	x	x	x	x	x	x	x
27.	Hajdu Tibor	szds.	x	x	x	x	x	x	x

Handwritten notes in red ink:
 - 3. Elek László: *Elek László*
 - 4. Buczkó Imre: *Buczkó Imre*
 - 5. Weigel Endre: *Weigel Endre*
 - 6. Gutyina Péter: *Gutyina Péter*
 - 7. Neumann György: *Neumann György*
 - 8. Vámos József: *Vámos József*
 - 9. Göbös Ottó: *Göbös Ottó*
 - 10. Tar Imre: *Tar Imre*
 - 11. Liszkai Gyula: *Liszkai Gyula*
 - 12. Végvölgyi László: *Végvölgyi László*
 - 13. Fenninger György: *Fenninger György*
 - 14. Csigler György: *Csigler György*
 - 15. Maté László: *Maté László*
 - 16. Hűfner Kálmán: *Hűfner Kálmán*
 - 17. Némesáros Miklós: *Némesáros Miklós*
 - 18. Némesáros Gyula: *Némesáros Gyula*
 - 19. Lengyel István: *Lengyel István*
 - 20. Fintor Sándor: *Fintor Sándor*
 - 21. Pataki János: *Pataki János*
 - 22. Horváth János: *Horváth János*
 - 23. Gadányi György: *Gadányi György*
 - 24. Gál Péter örgy.: *Gál Péter örgy.*
 - 25. Probockai Zoltán: *Probockai Zoltán*
 - 26. Bakó Ferenc: *Bakó Ferenc*
 - 27. Hajdu Tibor: *Hajdu Tibor*

1977-ben az űrhajós kiválogatáson, a terheléses vizsgálatok után az orvosi rangsorolásban Elek László százados a harmadik helyen szerepelt. (Kép: Dr. Remes archív)

¹⁷⁴ Dr. Remes Péter: A magyar űrrepülés története IV.rész

¹⁷⁵ Dr. Remes Péter: A magyar űrrepülés története I. rész



**MAGYAR
ÚRHAJÓS JELÖLTEK**
REPULÓORVOSI VIZSGÁLÓ
ÉS KUTATÓINTÉZET
KECSKEMÉT



Részletek az úrhajósjelölt magyar vadászpilóták szolgálati jellemzéséből

	<p>Weigel Endre repülő százados (1943) 1966-ban végezte a repülőirotti iskolát. A tiszti karcsontani repülőszerephez került, kiváló elméleti és gyakorlati felkészüléssel rendelkezett. Kiváló hajléasi megfigyeléssel, határozott, nyílt és őszinte jellemű kiváló repülőanócskává lett. 1973-óta repült MiG-21-es típuson. A MiG-21hez típuson elsőosztályú besorolást szerzett, kiválóan teljesítette az új típusra történő átképzést. A harci feladatok végrehajtása során jó figyelemmelnyújtó képességgel rendelkezett, és jó reakciókészséggel tett tanúságot. Repülései idején jól tűrte a G-terheléseket. Merészen határozottan és energikusan repült. Kiváló fizikumú volt.</p>
	<p>Elek László repülő százados (1946) 1968-ban fejezte be repülőirotti tanulmányait. Ezután először MiG-15-ben, majd MiG-19-esen repült. Átképzést kapott MiG-21MF-re, ahol másodosztályú szintet ért el. 1973-ban képzést a MiG-21B-hez, ahol repülőanócskává neveztek ki. Még ebben az évben elérte típuson az elsőosztályú szintet. Megbízható, figyelemrezt, következetes fiatal repülőanócskává vált. Erős jellemű, erős szervezett, jó testi adottságokkal rendelkező pilótának számított. <i>"Tanulmányi és gyakorlati felkészültség, a műrepülési feladatok jól repült, kiváló a földi előkészítéssel és a repülés során. Alapvetően a maximális pontosságra törekedik, és ezt megköveteli a besorozástól is"</i> írta róla a parancsnok.</p>
	<p>Gutyna Péter repülő százados (1946) 1969-ben fejezte be a repülőirotti iskolát. Testi felépítése az ideális vadászpilóta alkotórészeit tartalmazta, kiváló személyiség egyetértéssel kitűnt a pilóták között. A repülés szempontjából nemcsak jó testi adottság, hanem jó elméleti felkészültségre is lehetőséget nyújtott, hogy repülési feladatait hibátlanul tudja teljesíteni. Mindig az elők között segítette el az új repülési feladatokat, ezért fiatal korra ellenére hamarosan berepülési feladatokkal is megbízható. Felkészülten az ügyességét, türelmet, vitalum és figyelemreztetést nyújtta. Rendkívül adottságai és a tökéletességre való törekvése mellett jól viszonyult a körülményekhez és jól alkalmazkodott a változó körülményekhez. Szükség esetén a repülővezérlési tisztséget is ellátta.</p>
	<p>Neumann György repülő százados (1947) akit a repülőirotti iskola elvégzése után 1970-ben avattak hadnagyá, jó elméleti, és kiváló repülés-technikai felkészüléssel rendelkezett. Repülési feladatait jól és kiválóan teljesítette. 1975-ben lett elsőosztályú első vadászpilóta. Kiválóan teljesítette a MiG-21MF típus-átképzését, és 1973-ban elérte ezon a típuson is a másodosztályú szintet. A repülési gyakorlatok megfigyelését jól tűrte, szervezett repült, a kiképzési napokban a foglalkozási feladatok, vagy feladatadás idejére szála nem lepett fel. Ösztályba sorolásának megfelelő repülési gyakorlatát hamar megszerezte, fenntartotta, rendszeresen adott harci készségségi szolgáltatást.</p>



Itt még heten... bármelyikük lehetett volna úrhajós
Balról Buczkó Imre százados, Magyarai Béla főhadnagy, Neumann György százados,
Gutyna Péter százados, Elek László százados, Farkas Bertalan főhadnagy, Weigel Endre százados.



Elek László százados 1977-ben a forgószékes vizsgálaton.
Balról Magyarai Béla főhadnagy, Kiss Márta asszisztensnő, Elek László százados
és Dr. Csengery Attila orvos őrnagy.



Abban megegyezhetünk, hogy *Elek László* egy kis szerencsével lehetett volna akár hazánk első űrhajója is...

Nem lett, viszont folytatta nem veszélytelen vadászpilóta pályáját, aminek aztán egy súlyos, ámde szerencsés momentuma a következő.

„1981. október 13-án Taszáron lezuhant a 9207-es míg – 21bisz (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.”¹⁷⁶

„A katapultás pontos időpontja: 1981. október 13. 19 óra 15 perckor!!!”¹⁷⁷

Aztán már egy fénykép, őrnagyként, az első magyar űrhajóssal.

Emlékezünk másként
Repülésbiztonsági kiadvány

„A repülés veszélyes üzem. Az ember bármikor hibázhat és estenként hibázik is, a technika elromolhat, mely alkalmanként el is romlik. A magyar katonai repülés utolsó hat évtizedében 64 vadászpilóta mondhatja magát szerencsésnek, akik a repülőgépekbe szerelt, jól működő katapultuléseknek köszönhetik életüket. Többségben maradandó egészségkárosodás nélkül, néhányan súlyos sérülésekkel, de élve kerültek ki szorult helyzetükből.

1981. október 17-én ELEK LÁSZLÓ százados hajtott végre sikeres katapultulást **Taszár** közelében a **9207-es** oldalszámú **MIG-21bisz** típusú repülőgépből.

Katapultulást általában a nagy sebességű katonai repülőgépekbe építenek. A II. világháborúig a légesavaros - „kis sebességű” - repülőgépeket a pilóták viszonylag egyszerűen, a pilótakabinból való kiugrással el tudták hagyni. A sugárhajtású, illetve hangsebesség feletti repülőgépek ily módon való vészelhagyása nem lehetséges. A katapultulések akár 0 magasságban és 0 sebességnél is képesek megmenteni a vészhelyzetbe került pilóta életét.

A katapultálás folyamatát a pilóta indítja a katapult kar meghúzásával. A kar és láb elfogó mechanizmusok megvédik a végtagokat az esetleges sérülésektől. A pilótakabin teteje, illetve „üvege”, típustól függően ledobásra, lerobbantásra kerül. Ezt követően a katapultulást egy rakétahajtómű juttatja a repülőgéptől biztonságos távolságra. Nagy magasságból történt katapultálás esetén a pilóta oxigénellátását az ülésbe épített oxigéntartályból oldják meg. Először egy stabilizáló ernyő nyílik ki, majd leválik a pilótáról a katapultulás, és kinyílik a fő mentőernyő, amellyel a pilóta földet ér. Vízfelszínre érkezés esetén automatikusan mentőcsónak fúvódik föl. A mentésben, a kutató-mentő egységeket a pilótánál lévő vészjeladó segíti.”

(„Győri János - Akiket nem kísért a szerencse” alapján)

Képek a 101. honlapról és a 101. honlapról MH 69 Sz. D. E. B. Repülésbiztonsági Emléki

¹⁷⁶ Repülőesemények és katasztrófák a magyar repülőcsapatoknál (1948-tól)

¹⁷⁷ Elek László



A „hetek” közül hárman a ROVKI parancsnoki irodájában 1988-ban.
Jobbról Neumann György repülő őrnagy, Elek László repülő őrnagy, Farkas Bertalan űrhajós ezredes,
és Dr. Remes Péter orvos alezredes



Elek László őrnagy

„ *In memoriam Elek László (1946–2017)*

2017.09.22 06:15 *Magyar a világűrben. A hetek csoportjából már csak hatan vannak.*

2017-ben, 71 éves korában elhunyt Elek László nyugállományú alezredes, űrhajósjelölt, szuperszonikus elfogó vadászrepülő.

Annak idején egy felhívásra Elek László repülő százados önként jelentkezett űrhajósnak. Mivel korlátozás nélkül „II-es rovat szerint alkalmas vadászrepülőnek” minősítéssel rendelkezett, az elsődleges kiválogatáson azonnal megfelelt. A terheléses vizsgálatokra 40 évvel ezelőtt, 1977 júniusában vonult be a Magyar Néphadsereg Repülőorvosi Vizsgáló és Kutatóintézetébe Kecskemétre. Kiválóan teljesített, a forgószékes vizsgálatokon, a kerékpárgometrián, a billenőasztalos terhelésen és a Hilov-hintás felmérésen is egyaránt jó tűrőképességűnek bizonyult. A klinikai vizsgálatok – a fokozott követelmények szerint is – egészségesnek találták, így teljesítménye alapján, a harmadik helyen került be a „hetek” csoportjába, ugyanis a magyar űrhajósok orvosi kiválogatásának végén hét vadászrepülő kapott alkalmas minősítést. Ők alkották ezt a bizonyos „hetek” csapatát. Közülük bármelyikük lehetett volna az első magyar űrhajós, akár Elek László is.

Az űrhajós-kiválogatás után 1977 decemberében a Kecskemétre látogató szovjet űrorvosi bizottság a névsor első négy helyezettjét Moszkvába rendelte, ahol a magyarok által felállított sorrendet jóváhagyták, és első helyen Farkas Bertalan főhadnagyot, második helyen pedig Magyarai Béla főhadnagyot képezték ki űrhajósnak. A harmadik Elek László századost és a negyedik helyezett Buczkó Imre századost is alkalmasnak találták, ők a továbbiakban itthon tartalékként szerepeltek.



Elek László (1946) az akkori szokásnak megfelelően a Szovjetunióban végezte el a repülőiskolát, ami után Szolnokon 1968-ban avatták repülőtiszté. Egy éven keresztül MiG-15-ösön repült, majd 1970–1973 között MiG-19-esen. 1973-ban pedig MiG-21MF-en már elérte a másodosztályú szintet is. 1975-ben újból átképzésen vett részt MiG-21bisz típusra és ekkor nevezték ki rajparancsnoknak is. Ebben az évben érte el az első osztályú szintet. Az űrhajós-kiválogatásra készített parancsnoki minősítés fegyelmezett repülőtisztként jellemezte. Fialat rajparancsnokként beosztottjaival szemben következetes és követelménytámasztó volt. Nagy figyelmet szentelt a rábizott fiatal hajózók nevelésének. Álláspontját nyíltan, meggyőződését a vitákban következetesen képviselte. Határozott egyéniség volt. Erős, sportos alkattal rendelkezett. Kiváló elméleti és gyakorlati felkészültség jellemezte, a műrepülő figurákat jól repülte, a földi lövészeteken jól teljesített. Az űrhajós-kiválogatás idején már 1000 repült órával rendelkezett. „Maximális pontosságra törekszik és ezt követeli meg a beosztottjaitól is” – írta parancsnoka az űrhajós jelöltről jellemzésében.

Kiváló pilótától, bajtárstól és baráttól búcsúzunk. Emlékét megőrizzük!

Dr. Remes Péter orvos ezredes”



**Három „volt bánrévei sportrepülő”.
Taszár
Elek László, Simon László, Legoza Sándor.¹⁷⁸**

¹⁷⁸ Simon László gyűjteménye.

Prokaj Béla

alezredes

vadászrepülő

„ SZERENCSÉS EMBER

Szilárdan az énen, szilárdan a földön

– Ez még 1968-ban történt, amikor járőrtársammal együtt nagyon sok feladat megoldására utasítottak a csehszlovák légtérben. Hazafelé tartva aztán kiderült, fogytán az üzemanyag. Alig tudtuk „letenni” a gépet az első adandó repülőtéren. Szerencsénk volt. A földre érés pillanatában fogyott ki mindkét sugárhajtású masinánkból az utolsó csepp kerozin is.

Így meséli egyik élményét Prokaj Béla alezredes, a Heves Megyei Polgári Védelmi Törzs parancsnokának helyettese, akivel munkájáról, életéről beszélgetünk Egerben, a katonásan rendezett irodában abból az alkalomból, hogy nemrégén tüntették ki a Haza Szolgálatáért Érdemérem arany fokozatával.

De hát mégis hogyan került a „csizma” az asztalra, azaz mi köze van egy polgári védelmi tisztnek a repüléshez?

– 1983-ban kerültem vissza Egerbe, a PV-hez.

Addig repülőgép-vezető voltam a magyar légierőnél. – mondja a mindig mosolygós, de a munkában szigorú fegyelmet tartó alezredes. – Szinte gyermekfejjel lettem repülő.

Később aztán kiderül, hogy Prokaj Béla alezredes szerencsés embernek mondhatja magát. Legalábbis ami a romantikát, a férfias helytállást, a változatosságot jelenti életében. S ami még ennél is fontosabb: mindenütt becsülettel megállta a helyét, nem félt, és ma sem fél a feladatok megoldásától, a nehézségektől, a váratlan szituációktól. Munkakedve töretlen, fiatalos hévvel „szántja” mostanában a földi, azelőtt pedig az ég országújtjait. Életútját két sorsforduló igazgatta.

Egerszóláton született földműves szülők gyermekeként 1942-ben. Hamarosan Egerbe költöztek, ahol az iskoláit is végezte. A Dobó gimnáziumban érettségizett, majd Ózdon két év után hőtechnikai mérnöksegédlevelet szerzett.

– Ott, pontosan a közeli Bánrévén ismerkedtem meg a repüléssel, a vitorlázó gépekkel – mondja. – Gyorsan haladtam előre, mert nagyon „ment” a repülés. Így aztán, mint „B”-vizsgás öt társammal együtt szerencsét próbáltunk a szolnoki repülőfőiskolán. Engem felvettek társaim egészségügyi okok miatt nem feleltek meg. Szolnokon egy évig motoros gépen repültem, közben fél év alatt megtanultam oroszul, s aztán a Szovjetunióban folytattam tanulmányaimat.

Három évet töltött a krasznodári repülőtishti iskolán. Többször berepülte az Azovi-tengert. Vörös diplomával vált vadászrepülővé, MiG típusú sugárhajtású gépen.

– *A vizsgagyakorlatot az iskola parancsnokával vívtam, aki a II. világháborút is végigharcolta – emlékszik vissza. – Jól sikerült, mert a hallgatók elé kiszólítva kaptam dicséretet.*



Útban a Szovjetúnióba, 1963.

Balról: Madaras István, Lengyel Győraj Béla, Fodor Ferenc, Lipták Elek, Horváth Miklós, Tőke István, Janka Károly

Nagyon szerette a repülést. Három év múlva már I. osztályú vadászpilóta és oktató lett, később elfogóvadász, majd felderítő.

–Ismét a Szovjetunió következett 1976-ban, mégpedig a Gagarin Akadémia. Ide kétféleképpen csak négy magyar juthat be. Rengeteget kellett tanulni. Iskolatársam volt többek között a csehszlovák Remek úrhajós, és egynéhány szovjet is. Farkas Berci és Magyarai Béla akkor kezdett a Csillagvárosban, amikor utolsó éves voltam az akadémián.

–Idehaza még öt évet repültem, amikor engem is utolért a pilótasors: egészségügyi okok miatt le kellett szállncim a repülőgépről. Fájdalmas órákat, napokat éltem át.

Valóban pilótasors ez. Előbb vagy utóbb, de egyszer abba kell hagyni mindenkinek. Még akkor is, ha olyan jól megy minden, mint Prokaj Béla esetében, akit hétszer tüntettek ki; közöttük a „2500 repült óra” után, amiben legalább tízezer felszállás van, s annyi kilométer, hogy néhányszor körbe repülhetne volna az Egyenlítőt. 1980-ban „Aranykoszorús repülő” kitüntetés birtokosa lett. Rangja ennek is nagyon nagy. Valóban aranyból van a jelvény és sorszámozott. Az övé a 168.

Feltétele: tíz évig első osztályú repülőszint, minimum 1500 repült óra sugárhajtású gépen, valamint fontos munkavégzés a magyar repülés fejlődéséért, ő a felderítőképzésben és oktatásban ért el ilyen sikereket.

–Szép volt, elmúlt. Odahaza a sisakomat őrzöm emlékként.

Amikor rápillantok, szép élmények tolulnak elém – folytatja kissé árnyalt hangon, majd gyorsan váltva témát ezt mondja:

–Három lehetőség közül választhattam a repülés befejezése után. Főtanár az akadémián, tanszékvezető a főiskolán. Én mindenképpen haza akartam jönni Egerbe. Annak idején megfogadtam, ha majd földi szolgálatot kell teljesítenem, akkor csak Eger jöhet szóba. Rajongásig szeretem ezt a várost. Itt gyerekeskedtem, itt nőttem fel, elszakadni tőle soha nem tudtam. Óh, hányszor megfordultam, átrepültem felette, amikor csak lehetett mindig erre vettem az utat.

Így került hát Egerbe és jelenlegi beosztásába Prokaj alezredes, miközben 1984 decemberében – immár harmadszor – ismét a Szovjetunióba utazott. A téma ezúttal azonban már a polgári védelmi kiképzés, a legmagasabb fokú tudnivalók elsajátítása volt. Ezt is sikerrel teljesítette és most eredményesen igyekszik idehaza kamatoztatni az ott tanultakat. Hogy ez így van, ez irányú munkáját elismerik, bizonyíték rá ez a legutóbbi kitüntetés is.

–Gyorsan sikerült beilleszkednem az itteni környezetbe, mert segítőkész, jó kollektívára akadtam. Alkotó munkát lehet végezni, hagyják az embert dolgozni. Én dolgoztam ki például az úgynevezett riasztó ügyeleti szolgálati köteteket, amelyet azóta országosan is bevezettek



– indokolja mostani, jelenlegi sikereinek alapját. Jólesik, hogy az elöljárók elismerik és örülnek is a hatékony munkának. Az a nagyszerű, hogy a PV országos és megyei parancsnokságán tisztában vannak azzal, ami ma elég, mert a legjobb, holnap már kevés lesz. Lépést kell tartani az élettel. És itt lépést tartanak, azért is reagálnak érzékenyen minden új elképzelésre. Én szeretek alkotni. Sok elképzelésem van, amiből néhányat már megvalósítottunk, de még számtalan lehetőség kínálkozik a megnövekedett követelmények jobb teljesítésére.

A nő, kétgyermekes családapája tele van cselekvő energiával. Oroszból tolmácsvizsgát tett, miközben elvégezte a marxista esti egyetem. Alapszervi párttitkár, tagja a megyei katonai pályára irányítási koordinációs bizottságnak, a repülő baráti körnek, az ESE öttusa szakosztálya elnökségének, miközben politikai foglalkozásokat tart, elnöki teendőket lát el a PV egészségvédelmi bizottságában és természetesen végzi a napi katonai tevékenységét is.

–Hogyan bírja? – vetődik fel önkéntelenül a kérdés.

–Huszonhét éve szolgálom. A rendhez, a fegyelemhez, a munkához szoktam. Kora reggeltől késő estig dolgozom. Nem iszom, nem cigarettázom, nem kávézom. Reggelente úszok, szabadidőmben-hobbikertemben dolgozom. Szeretnék még tíz-tizenöt évig aktívan tevékenykedni azért, hogy a megyei PV minden esetben megfeleljen az elvárásoknak, követelményeknek. Ha minden elképzelésem megvalósul, tudományos munkára adom a fejem.

Így mondja katonásan, határozottan, eltökélten. Ahogy megismertük Prokaj Béla alezredes eddigi életútját, garantálni lehet, hogy meg is valósítja mindezeket.

Fazekas István¹⁷⁹

¹⁷⁹ Heves Megyei Népujság -1987-05



Tisztavatás, Szolnok, 1965.



Szolnok¹⁸⁰

¹⁸⁰ László Bárdi: Akik nélkül nem lehetett volna Magyar katonai repülés

Legoza Sándor

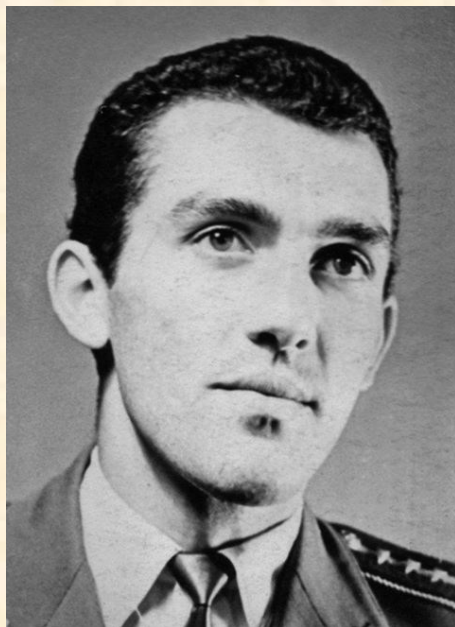
alezredes

vadászrepülő

177



Legoza Sándor 1963, Kucssova, MiG-17



Századosként



**Hajózók kötelező ejtőernyős ugrása. Taszár, '70-es évek
Balról: Legoza Sándor, Juhász, Hotváth, Fokvári¹⁸¹**



**Hajózók kötelező ejtőernyős ugrása. Taszár, '70-es évek
Balról: Legoza Sándor, Juhász, Hotváth, Fokvári és Gál István**



¹⁸¹ Horváth archív

Függelék

A függelékben, csak a példa kedvéért, szeretnénk még bemutatni egy írást és a szerzőjét, *Vajda Albertet*. Majd a folytatását is.

Tanulságos...

„ *Vajda Albert*

Így dolgozik a Rákosi Mátyás Művek repülőklubja

Amint befordulunk a széles útra, amely a gyárhoz vezet,. Már messziről szemünkbe ötlük a gyárkapu feletti hatalmas dekoráció és alatta a felírás: RÁKOSI MÁTYÁS VAS- ÉS FÉMMŰVEK... Olyan ez a kép, mintha itt Csepelen, az ország szívében messze hangzó szóval hirdetné a gyár, hogy a népé lett, hogy a csepeli gépek, a Martin, az olvasztó, minden gyár-rész a népnek dolgozik.

Erről beszélünk Bódi Lászlóval, a Rákosi Művek Repülőldubjának titkárával, miközben belépünk a gyár kapuján, hogy megnézzük, hogyan él, hogyan dolgozik, hogyan fejlődik az RM repülőldubja.

Körülöttünk a gyártelep épületeiben mindenütt egyforma zakatolással zúgnak a munka gépei, ott izzik a tűz, az egyik terem nyitott ajtaján át jól látjuk, hogyan hajolnak munkaruhás dolgozók a gépek fölé, minden az építő munkáról, a szocialista munkaversenyéről beszél itt Csepelen, erről szólnak a csillogó szemek, a lelkes arcok, a gépek, a feliratok...

– A repülés és a munka szorosan összekapcsolódik a mi repülőklubunkban mondja Bódi bajtárs –, Csepelen ez nem is lehet másképp. Amikor a sportrepülés megkezdődött a gyári dolgozók között, a felszabadulás után, roncsokból építettek fel gépeket, így kezdődött... És fokozatosan, sok munkával jutottunk el odáig, hogy ma már szép gépparkunk van. A gyár vezetősége támogatja munkánkat, erkölcsileg és anyagilag is. Most veszünk egy Szellőt.. Díszelnőkiünk, Drahos Lajos elvtárs és elnökünk, Varga Lajos elvtárs, az RM vezérigazgatóhelyettese minden segítséget megad, teherautót is kaptunk, hogy gyorsabban tudjunk dolgozni és növendékeinket a repülőtérré szállítani.

– Klubtagjaink átérzik azt, hogy mit jelent számunkra a repülés - folytatja Bódi titkár bajtárs. – Tudjuk, hogy dolgozó népünk tette lehetővé, hogy a repülést elsajátíthassák. Most éppen hatalmas feladat megoldásán dolgozunk.. .

Három hét próbaidőt kértek a klub növendékei, hogy ezalatt mind a termelésben, mind a repülés vonalán példás előmenetelt tanúsítsanak, és ezzel kiérdemlik, hogy gépeinken Rákosi elvtárs neve legyen. Vasárnap telt le a határidő és az eredmény az lett, hogy már festik is Rákosi elvtárs nevét a gépeikre...

Hosszú az út a tanműhelyig, ahol most folyik éppen a motoros növendékek elméleti vizsgája.

Útközben Bódi bajtárs elmondja, hogy a klub vezetőségének megválasztásánál figyelemmel voltak arra hogy, a gyár pártszervezete, vezetősége, szakszervezet, az ifjúsági szervezet, a növendékek egyaránt képviselve legyenek benne. Díszelnök Drahos Lajos elvtárs, társelnökök: Decker elvtárs, Petrák elvtárs SzIT titkár, Ducsovics elvtárs, a Szabadságharcos Szö-

vetség titkára, Balázs elvtárs, az ÜB titkára, Horváth elvtárs, a kerületi PB titkára, Sticzai elvtárs kerületi előjáró. A vezetőségben helyet foglalnak a kiváló munkát végző elvtársak, mint például Willim elvtárs élmunkás. Két kezdő növendék is tagja a vezetőségnek...

– Közben megérkeztünk utunk céljához. Távolból hatalmas, modern, nagyablakos épület néz ránk.

– A múlt és a jelen áll itt egymás szomszédságában – mutat az új épület felé Bódi bajtárs – Azt mi építettük, a népi demokrácia. Ezt pedig, a régi tanműhelyt, a bárók... Nézte meg bajtárs ezeket a szűk, levegőtlen, alacsony szobákat... Az ott csupa napfény, csupa levegő Olyan épület, amelyben demokráciánk jövője élmunkásai és sztahanovistái tanulják mesterségüket...

TUDOM, HOGY NÉPEM TETTE LEHETŐVÉ...

– Motoros vonalon bizony volt némi nehézség mondja Bódi bajtárs, amikor beléptünk a régi tanműhely kapuján. – A fegyellemmel volt a baj. A repülőtéren fegyelmetlenek voltak a növendékek, a starthely köré csoportosultak... A következő elméleti napon erős kritikát kaptak. Megmagyaráztuk, hogy a repülés erős, fegyelmezett, munkára és harcra kész embereket kíván. A következő héten a kritikának megvolt a hatása. Megszerveztük a raj megbízottak hálozatát, a fegyelem megszilárdult. És ez természetesen azt jelentette, hogy elméleti vonalon is jobb lett az előmenetel... Együttes viták kezdődtek szakmai és politikai vonalon egyaránt.

Belépünk a vizsgaterembe. Éppen kis szünet van, tudunk néhány szót váltani a növendékekkel. Kovács Sándor raj megbízott, esztergályos vidáman néz ránk.

– Január 9-én szálltam föl először, mondja kérdésünkre. – Azóta sokat repültem. Tudom, hogy népem tette lehetővé, hogy én is repülhessek és minden erőmmel azon vagyok, hogy megháláljam a belém helyezett bizalmat.

– Mi volt a legnehezebb a tanulásban?

– A fel- és leszállás – vágja rá és a többiek bólogatnak.

– Igaz, az nekem is nehezen ment – szól közbe Virág János technikus, aki szintén motoros növendék. – Mi aztán megtanultuk. Segítünk egymásnak és fejlődünk.. Meg kell mondanom, hogy nem csak a repülés vonalán, hanem a termelés területén is. Én április 4-re 20 százalékos túlteljesítést vállaltam és 30-at teljesítettem. Van itt sok bajtárs, aki amióta repül, jobban dolgozik. Mintha a repülés nagyobb lendületet adott volna nekik, vidáman, lelkesen megy a munka valamennyisünknek.

– Ezt elsősorban annak köszönhetjük, veszi át ismét a szót Kovács bajtárs –, hogy klubunkban a politikai elmélet oktatása nagy lendülettel halad előre. A lenini elmélet segít bennünket munkánkban, a repülés fegyelemre és lendületre szoktat, és ez meglátszik a termelésben is.

A vizsga megkezdődik.. A két bajtárs a helyük felé megy, de Kovács bajtárs hirtelen visszafordul. Ragyog az arca, ahogy odaszól nekünk:

– És... és a legfontosabb... megkaptam a behívómat. Katona leszek...

– *Én még nem kaptam meg... De remélem, mire este hazamegyek, otthon vár...*

REPÜLŐ AKAROK LENNI:

Kimegyünk a vizsgáról, ne zavarjuk a növendékeket. Most átvágunk az épületek között és átmegyünk az előbb megcsodált tanműhelybe. Itt dolgoznak a Rákosi Művek Repülő klubjának modellezői... Külön helyiséget bocsátott rendelkezésükre a gyárvezetőség és az ifjúmunkás modellezők ezt a segítséget meghálálták azzal, hogy lelkes munkával tervezik és építik a modelleket. Most is munkaidő végén vagy heten vannak a jól felszerelt műhelyben, ahol Hatos Géza bajtárs segítségével folyik a komoly munka.

– *Nagy az érdeklődés nálunk a gyárban a modellezés iránt - mondja Hatos bajtárs és szeretettel néz a padok mellett fűrő-faragó fiúkra. – Kapunk a gyártól anyagi támogatást. Saját magunk építjük a motorokat, és a most épülő gyári MHK pályán külön betonpályát építenek, hogy U Controll és hőreakciós modelljeink részére megfelelő pálya álljon rendelkezésre. Valamennyi modellezőnknek az a célja, hogy minél magasabb műszaki tudást sajátítson el a repülés vonalán, és amikor eléri a megfelelő kort, repülő legyen.*

A gépépítő fiúk erre a szóra felénk kapják fejüket. Nádasi Frigyes a varrógépgyárból, Sándor László és Tóth György a tanműhelyből és a többiek szeme mind egyet fejez ki: repülő j akarok lenni... De most addig is tervezik a hőreakciós gépeket – ez a csepeliek egyik fő erőssége a modellezés vonalán – különböző űrtartalmú modellmotorokkal kísérleteznek. Külön büszkeséggel mutatnak egy közel kétméteres faszervezetű modellt.

– *Rádióval fogjuk irányítani – mondja Hatos bajtárs – a váza már teljesen kész, nemsokára megkezdjük a próbákat. Ez lesz az első rádióval irányított modell Magyarországon. Hatos bajtárs elmondta még, hogy a modellezők egyéves terve kiterjed az elméleti oktatás és a gyakorlati modellépítés minden területére. Aerodinamikai alapismeretek elsajátítása, légkörtan, technológiai ismeretek, számolás, mérés, rajzolás, műhelyoktatás, géptervezés és építés, versenyekre való felkészülés: mindent felőlel az RM modellezőinek egyéves terve.*



Búcsúzásnál még körülnézünk a teremben, mindenütt hőreakciós modellek, szerszámok, falemezek, egy jól dolgozó műhely képe ez, ahol kollektív munkával brigádban dolgoznak a fiatal modellezők, a jövő sportrepülőik...

A REPÜLÉS ERŐS FEGYVER

– Vitorlázóinkat majd odafent a hegyen látogatjuk meg – búcsúzik tőlünk Bódi bajtárs a gyár kapujában és mi nagy örömmel megyünk fel a felfelé a kanyargó úton, ahonnan már messziről látszik, hogy nagy üzem folyik odafent, mert egyszerre több vaj szín gép is kering felettünk.

– Vitorlázó repülőink több brigádban dolgoznak –magyarázza Bódi bajtárs miközben ott állunk a starthely közelében és nézzük a jobbnál jobb indulásokat. – Ebből két kezdő brigád, ezek versenyben vannak egymással. A verseny feltételei: fegyelem, startszám, önkéntes munkafelajánlás, dekorálás. Sokan vannak olyanok, akik már nincsenek az RM-ben, de klubunk tagjai. Húsvétkor két „A”, egy „C” vizsga volt és egyik oktatónk ötórázott. Elméleti síkon is jó eredményekre nézhetünk, folyik a szakmai és a politikai tanulás. Van egy erős törzsgárdánk, ez adja a vitorlázók zömét, ezek azután lelkesedésükkel magukkal ragadják a kevésbé lendületeseket is.

Kedves arcú baj társnő indul éppen a gép felé. Bódi elvtárs odahívja.



– Klubunk vezetőségi tagja, Éder Ilona bajtársnő – mondja a politikai tiszt bajtárs. Éder Ilona elmondja, hogy a műszaki iroda dolgozója, nagyon szereti a repülést.

– Bizony az RM dolgozó női nem nagyon érzik át a repülés jelentőségét. Most írtam egy faliújságcikket erről a kérdéstről és remélem, hogy meglesz a kellő hatása. Pedig, legszebb dolog a repülés. Én fél éve repülök, most fogok „A” vizsgázni. Tizenkét felszállásom volt eddig, de az a tervem, hogy sokat tanulok és a motoros repülést is el akarom sajátítani. Tudom, hogy a repülés nem csak sport, nem öncél, hanem erős fegyver a mi kezünkben, a dolgozók kezében a béke szempontjából...

Egyszerűen mondja el ezeket a szavakat, de szavai nyomán érezzük, hogy Éder Ilona és a többiek itt, az RM munkatársai tisztában vannak a népi repülés jelentőségével...

Ez a bajtársuk – mutat Monori István bajtársra a klubtitkár.¹⁸²

(A Repülés folyóiratban jelent meg!)

„Vajda Albert vagyok. Magyarországon éltem egészen az októberi forradalom utánig, november végéig, és úgynevezett humorista voltam. Krokijaim és szatíráim jelentek meg humoros lapokban, s ezenkívül a Kis Színpadon, mint konferanszié működtem, operettek, filmeket írtam, és megjelent néhány könyvem. Talán nem érdektelen, ha impresszióimat meg

¹⁸² Vajda Albert író, humorista, konferanszié. (Az ötvenes évek elején, miután Vajda Albert már megleste a háború után éledező Pestet, „Meglestem Pestet” című remek, keményen vidám korrajzával, nekivághatott az épülő szocializmusnak sajátos szocialista realizmusával. Az írás megjelenése után nem sokkal, 1956 végén a kitűnő humorista disszidált...!!! Társszerzővel ő írta a 2x2 néha 5 című film forgatókönyvét. A Szabad Európa Rádió munkatársa lett, Amerikában élt és ott is halt meg.)

lehetősen rövidre fogva elmondom...

Társszerzőmmel én írtam a Kétszer kettő néha öt című filmet, amely elég nagy sikert aratott, és külföldön is bemutatták. 1951-ben kezdtem írni, 1954-ben jött ki. Egy normális kétezer-ötszáz méteres filmnek a forgatókönyve háromszáz-háromszázhusz oldal. A három év alatt én kétezer-kétszáznegyven oldalt írtam, de természetesen ezért nem fizettek külön. Zenés vígjátékot szerettem volna írni, politika nélkül. Ez 1951-ben elképzelhetetlen volt. A filmgyár igazgatója, Révész elvtárs aránylag humánus gondolkodású ember volt, és azon ritka példák közé tartozott, akik talán tényleg emberibb filmeket akartak csinálni. De mellé beosztottak egy Keményné nevezetű nőt, aki ávos őrnagy volt, és ennek következtében, úgy látszik, kitűnő művészi képzettségre tett szert, mert a filmgyár művészeti igazgatója lett. Kifogásolta, hogy a filmben nincs egyetlen vörös zászló sem. Amúgy is azzal kezdte, hogy a magyar filmgyártásnak nem a szórakoztatás, hanem a munkára és az imperialisták elleni harcra való buzdítás a célja. Amikor a filmet 1951-ben megírtuk, a főhős egy kicsit könnyelmű, nőkedvelő, de nagyon jóérzésű sportrepülő volt. Ezt a felülvizsgáló bizottság tagjai közül Simon Zsuzsa, a Színművészeti Akadémia igazgatója, Keményné és a rendező Keleti Márton kifogásolták. Szerintük a főhősnek pártiskolát végzett kommunistának kellett lennie, akinek nem tetszhet több nő, csak egy, akit feleségül akar venni...

Nagy probléma volt '51-ben a csók. Magyar filmben akkor csókról nem lehetett szó, legjobb esetben Petőfi csókolta meg egy történelmi filmben Bem apót. A mi filmünket úgy akarták átírni, hogy legyen a főhős jól képzett, de jellemileg gyáva, aztán menjen pártiskolára, ott célozza meg a szovjet példát, és ezután legyen belőle hős, bátor repülő. Megpróbáltuk a forgatókönyv átírását. De a következő bizottsági ülésen közölték, hogy a párt kulturális osztályáról érkezett egy szempont, miszerint most békeharcos filmre van szükség. Tehát a fiú ne legyen sportrepülő, hanem mérnök vagy technikus, aki pacifista, ellenzi a fegyverkezést. És találjunk ki valamit, hogy miként jön rá arra, hogy igenis szükséges a békeharc. Mondtuk, hogy akkor mindent át kell írni, esetleg más filmet kell csinálni. Hat hónapig félretették a szkriptet, és szerencsénkre '53-ban jött Nagy Imre, néhány hónapig engedélyezték a könnyed filmeket, és akkor megcsináltuk a Kétszer kettő néha ötöt, úgy, ahogy most is látható..."

Az olvasó majd eldönti, hogy az ilyen „hithű” stílusú írások esetében csak az akkori rendszer főemberei a hibásak, akik ezt elvárták, vagy azok is, akik ezt az igényt gátlás nélkül kiszolgálták?

Még egy megjegyzés kívánkozik azonban ide. Az 1950-60-as években, az országban a munka, a termelés elsőrendű feladat volt. Működtek a gyárak, üzemek, szolgáltatások, termelt a mezőgazdaság, olyan, hogy munkanélküliség nem igazán létezett, volt viszont a „kmk” a közvesztélyes munkakerülés fogalma, amelyet szigorúan üldöztek a hatóságok. Az ország és polgárai a mainál sokkal szerényebben éltek, viszont a társadalom igen sokat áldozott, többek mellett például a sportrepülésre is.

Az 1990-es rendszerváltozás utáni politika nagyon súlyos hibákat vétett. A hazai értékek legnagyobb részét tönkre tették – politikai szüklátókörűségből – a javakat válogatás nélkül elpazarolták, a termelőeszközöket eladták. Az anyagi károkkal, amelyek nézetem szerint több tízezer milliárd forintban mérhetőek csak, ugyanilyen súlyal esnek latba az okozott erkölcsi,

társadalmi károk is. Az ország kiszolgáltatottá vált, piac lett, idegen érdekek érvényesülnek hosszú ideje. Ma sokkal magasabb az életszínvonal, viszont nagyon sok lett a szegény, majdnem nyomorgó ember. A hazai munkaerő jelentős része elvesztette állását és nagyjából csak teng-leng, közel két évtizede. A valamikori nagyüzemek, vállalatok, bányák és a mezőgazdaság is csak árnyéka az akkorinak. A megmaradt cégek külföldi kézen vannak, akik a nyereséget – nem is keveset – már nem itt költik el, vagy fektetik be, hanem kiviszik az országból. Nem csoda hát, hogy a valamikori támogatások nem léteznek, mert hiszen nincs már kitől. A mai szponzorok csak akkor adnak pénzt, támogatást, ha ők ebből még nagyobb tudnak profitálni. A mai állam súlyos gondokkal küzd és gyakorlatilag csak az alapfeladatok ellátására képes valamilyen szinten.

Amíg a munka, az értékteremtés ebben az országban nem lesz ismét elsőrendű, mindent előző folyamat, addig mást nem is várhatunk. Az értékteremtő munkában, sokkal, nagyobb létszámmal kell a hazai munkaerőnek részt vennie.

Amíg a hazai cégek által tisztességesen megtermelt, hazai munkaerővel létrehozott értéktöbblet nem itt hasznosul, addig sok jóra semmilyen szinten nem lehet számítani.

Még egyszer az ejtőernyős leventékről...

Ejtőernyős leventék Ózdon?

Ahogy azt az ejtőernyős fejezetben leírtuk az ózdi „ugrótorony” ügyét, ott tisztázni is tudtuk a dolgokat. Mindez az 1950-es évek elejéről szólt.

„...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 leventék, mind a katonák használták.

1943-ban készült el a rákosi gyakorlótéren a levente-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). 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, 1958. április.27-én avatták fel.

Az ózdi torony roncsait 1956-ban gyűjtötték össze... ”¹⁸³

Bizonyítást nyert, hogy ezt valamikor az 1950-es évek elején hozták itt létre a leendő ózdi ejtőernyősök és nem beszélhetünk ugrótoronyról, hanem legfeljebb olyan eszközről, amiről a földet érést, esetleg a gépből való kiugrást gyakorolhatták. Ez tehát egy „bitó”, vagy valami ehhez hasonló eszköz lehetett, de nem ugrótorony!

Nem zárható azonban ki, hogy Ózd valamilyen szerepet kapott az *ejtőernyős leventék* toborzásában és innen is kikerülhettek ilyen fiatalok.

„ ... *ELŐKÉSZÍTŐ OKTATÁS.*

¹⁸³ Czigler Klára: Az ejtőernyőzés emlékeiből... (Magyar Repüléstörténeti Társaság – A repüléstörténeti konferencia közleményei 1999. p.93-96) / <http://www.vorosmeteor.hu/szakirodalom/03/99konf01.pdf>

Az előkészítő oktatás a levente lakóhelyének megfelelő városban (kerületben) folyik az erre a célra kiképzett oktatók vezetése mellett. Ilyen ejtőernyős leventeoktatóul kiválóan megfelelnek leszerelt „öreg” ejtőernyős tisztetek, akik megfelelő díjazás mellett szakértelemmel vezetnék az előkészítő oktatásokat. A kiképzés heti 4 óra mellett 2 évig tart, minden év nyarán többhetes táborozásra vonják össze az ország területéről az ejtőernyős csoportokat az ugróto-



ronynál, amely a főváros környékén lesz felállítva. Az oktatók az egyes ejtőernyős jelöltekről minősítési lapot vezetnek, amely lapon az, illető személyi adatain, testméretein, sportteljesítményein kívül a szolgálatra való alkalmassága szempontjából minősítési megjegyzések vannak. Ennek a minősítési lapnak az alapján kerül az illető az ejtőernyős



csapathoz átvételre, vagy meg nem felelés esetén onnan kizárva.

Az előkészítő oktatás feloszlik:

- a) Előkészítő testedzés (hangsúly a lábgyakorlaton).*
- b) Előkészítés az ejtőernyős ugrásra (1. és 2. számú kép).*
- c) Kiképzés ejtőernyővel (hajtogatás).*
- d) Fegyver- és lőszerismeret.*
- e) Tereptan.*
- f) Műszaki kiképzés.*
- g) Alaki kiképzés.*
- h) Harckiképzés.*

Általában tehát mindazoknak az alapismereteknek elsajátítása, amelyekre későbbiek folyamán, az ejtőernyős csapatnál szükség van...¹⁸⁴

„...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 lőszerismeret, tereptan, térképolvasás, műszaki alapismeretek, zártrendű gyakorlatokat a tökéletes harci kiképzés fejezi be.

¹⁸⁴ Pataky Géza főhadnagy: A haderőn kívüli ejtőernyős képzés. Magyar Szárnyak, 1941 (4. évfolyam, 1-24. szám)1941-12-15 / 24. szám

Az ugrógyakorlatokat először repülőgépváz utánzatokból, majd ugrótornyokból végzik s csak ezután kezdődnek a valóságos ugrások. Ejtőernyős kiképzésre a levente körzetparancsnokságoknál lehet jelentkezni.



Levente ejtőernyős jelvény¹⁸⁵

EJTŐERNYŐS KIKÉPZÉSRE JELENTKEZŐ LEVENTÉK FELVÉTELE

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 leventeparancsnokságoknál lehet kapni.

A felvételi tájékoztatóval kérvény- és más nyomtatványt is adnak a jelentkezőknek.”¹⁸⁶

A Magyar Királyi Légierő Parancsnoka 1940 márciusában-átiratban kérte a Honvédelmi Minisztérium intézkedését az ejtőernyős utánpótlás biztosítása érdekében.

„... 1941 ősszel a fővárosi kerületekben, és jelentősebb vidéki településeken megalakultak az ejtőernyős levente szakaszok. 1941. októberben már ezek vonultak be az első 6 hetes újonc kiképzésre. Dec.6.-án volt az eskütételük. szeptemberben az eje zlj sorlegénységnek is 3 évre növelték a tényleges szolgálati idejét...”¹⁸⁷

„ A leventeintézményt bevonják a haderőnkívüli előképzésbe.

–Nagyon örülök annak, hogy a Magyar Aero Szövetség vezetői közé kerültem, mert ez a szövetség a haderőnkívüli repülést illetően, párhuzamosan dolgozik a levente vonalon történő haderőnkívüli előképzéssel. Sok érintkező felület van a Magyar Aero Szövetség és a leventeintézmény között és remélem, hogy az által, hogy a szövetség vezetői közé kerültem, a harmonikus együttműködés a jövőben még jobban biztosított.

¹⁸⁵ A II. világháború hadtörténeti portálja

¹⁸⁶ <http://www.vorosmeteor.hu/szakirodalom/03/44abc.pdf> Jánosy István: A repülés abc-je. Magyar Repülő Sajtóvállalat, Budapest. 1944.) p.183-193.

¹⁸⁷ Gibás Andor Szemelvények a magyar ejtőernyőzés történetéből (1945-ig) /

–A haderőnkívüli repülőelőkészítés a levante vonalon ejtőernyős-előkészítéssel, repülő-rádiós előképzéssel és repülő- modellezéssel foglalkozik, illetve fog a jövőben foglalkozni.

A levante-ejtőernyősökről.

–Az ejtőernyős-előkészítés az ország nagyobb városaiban történik a kötelező levantefoglalkoztatás ideje alatt és összefüggő háromhetes gyakorlaton, amelyet az ejtőernyős-torony felállítási helyén. Budapesten tartunk meg. Az ejtőernyős-előkészítés célja, két évig tartó előképzés alatt a levantéket testileg megedzeni az ejtőernyős szolgálatra...¹⁸⁸

Az *IHNETOV (Ifjúság Honvédelmi Nevelése és a Testnevelés Országos Vezetése)* naplója szerint ezzel kapcsolatosan a következők deríthetők ki.

„...1941. Október 21. kedd

Osztályközi értekezlet OSK tanácstermében.

1). Országos Vezető üdvözli az értekezleten megjelent urakat és felkéri vitéz Kudriczy István vk. ezredest, a levanték országos parancsnokát a folyamatban levő munkálatok tájékoztatására. [sic!]

Vitéz Kudriczy István vk. ezredes jelentette, hogy a levanték részére megkezdtek az ejtőernyős kiképzést.

1941. December 12. péntek

Az Országos Vezető a HM. Úrnál referált. Tájékoztatta a HM. Urat a kiképzés menetéről, mégpedig részletesen.

Jelentette, hogy

...

6.) 27 ejtőernyős csapat megkezdte munkáját....

1943. Május 17. hétfő

Az Ifjúság Országos Vezetője a Kormányzó Őfőméltóságánál jelent meg kihallgatáson.

Az Országos Vezető referádája előtt megköszönte a Kormányzó Úr Őfőméltóságának főcsoport főnökké való kinevezését, majd az alábbi pontok szerint tett jelentést a Kormányzó Úr Őfőméltóságának.

...

¹⁸⁸ A magyar repülés jövő kérdéseiről beszélnek az Aero Szövetség új társelnökei. Vitéz Fráter Tibor ezredes. Magyar Szárnyak, 1942 (5. évfolyam, 1-24. szám)1942-02-01 / 3. szám

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

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

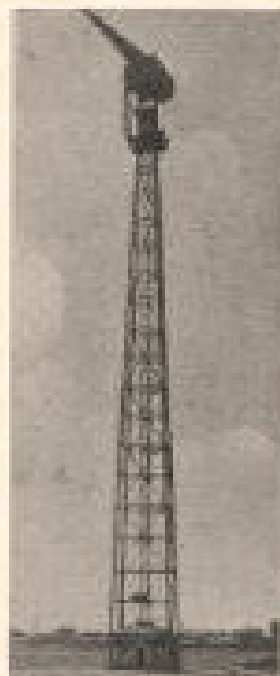
Június-augusztus hónapokban 600 eje. levente kiképzése van tervbe véve, háromhetes tanfolyamokon, a budapesti eje. ugrótoronyon....¹⁸⁹

„... 1943 augusztus 22.-én felavatták a kiskisrákosi gyakorlótéren a levente ugrótoronyt. A 80 m magas ugrótorony alapja 6,5 x 6,5 m volt....¹⁹⁰

Levente ugrótorony Rákos

A Magyar Katonai Közlöny és Magyar Katonai Szemle 1927-1943 évi számaiban megjelent, ejtőernyőzéssel kapcsolatos cikkek és hírek jegyzékében, az 1943. évnél találjuk Szolák Béla dr.: „Az első ejtőernyős leventetábor és az ugrótorony” című cikkét.¹⁹¹

„... Az első években az ejtőernyős zászlóaljnál nem voltak újoncok, az utánpótlást a különböző alakulattól ide jelentkező kiképzett, felesküdt katonák alkották. A légielő parancsnoksága és a Honvédelmi Minisztérium 1941 tavaszán lefektette az ejtőernyős utánpótlás alapelveit. Ennek megfelelően megindult az ejtőernyős



előképzés a leventemozgalomnak nevezett minden fiatal fiúra kiterjedő ifjúsági szervezet révén.



Ejtőernyős leventék. Vajon köztük vannak az ózdiak is?¹⁹²

¹⁸⁹ Dr. Blasszauer Róbert: Az IHNETOV munkanaplója (Vitéz Bély Alajos vezérezredes Hadtörténelmi Levéltárban őrzött irataiból 1941—1943) <http://mek.niif.hu/04900/04982/html/>

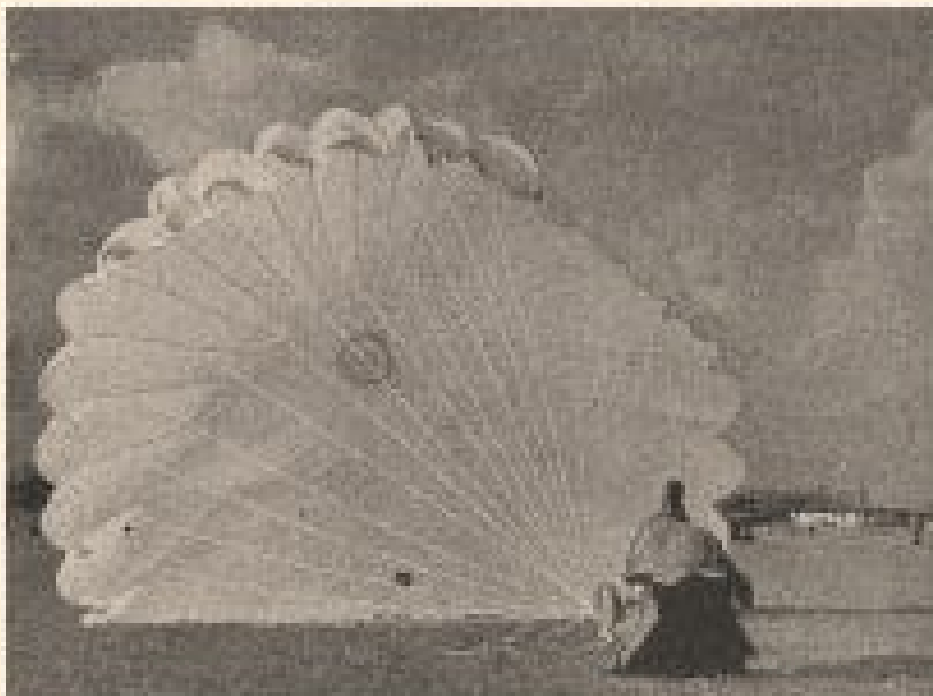
¹⁹⁰ Gibás Andor Szemelvények a magyar ejtőernyőzés történetéből (1945-ig) /

¹⁹¹ 1943. 12. szám

¹⁹² Simon László: A magyar ejtőernyőzés története Top Gun 199. 03.

1941 őszén a fővárosi kerületekben és a jelentősebb településeken megalakultak az ejtőernyős leventeszakaszok, melyekben az önként jelentkezők írásbeli szülői engedéllyel, szigorú orvosi vizsgálat után kerülhettek. Itt év közben a fegyvernem sajátosságaival ismerkedtek, igen erőteljes sportmunkát végeztek, ugrási előgyakorlatokat folytattak, ejtőernyőt hajtogattak. Az 1941-1942-es kiképzési évtől kezdve a legjobbakat a nyári szünidőben táborozásra hívták be Rákosra, ahol a lengyel tervek alapján készült ugrótoronyból rögzített ejtőernyő segítségével ugrási gyakorlatokat végeztek.

Így történt, hogy 1942 októberében már nem a különböző alakulatoktól érkező honvédek, hanem a rendes katonai szolgálatra bevonuló ejtőernyős leventék alkották az utánpótlást. Ez azt is jelentette, hogy fennállása óta ebben az évben volt először hathetes szabályos ujonckiképzés a pápai ejtőernyős alakulatnál. Az eskütételre 1942. december 6-án, az ország kormányzójának névnapján került sor...”



Levente ejtőernyős földet érése

Kövesdy Dezső főhadnagy a következőket írta erről az időszakról:

„A levente-újoncanyag jónak bizonyult. A kiképzés súlya – magyar fegyverzettel – a lökiképzésen volt. Pl. a 6. szd.-ot többször vittem Acsádra, ahol a szd. minden tagja minden rendelkezésre álló fegyverrel annyi lőszerrel használt, és annyi kgr-ot [kézigránátot] dobott, amennyihez kedve volt. Sokszor gyakoroltuk a közelharcot kgr. dobással és belerohanással. Azonban óriási hátrány volt, hogy az I./II. eje. zlj. nem egészen 6 hetes kiképzés után XI. 25-én riadózott s másnap a Csepel-szigeti bevetésre indult. Hat hét semmiképpen sem elegendő 2 év kiképzés lerövidítésére...”

A csaták elmúltával feltehetjük a kérdést, vajon hogyan váltak be a zászlóaljban, az ejtőernyős ezredben az alig kiképzett újoncok, a fiatal diák-katonák, leventék. Egyik fiatal hadnagy, Kállay Tibor így ír erről a kérdésről:

„... ezek a fiatal eje. leventék nagyszerű szellemben nevelkedtek, amelyet bizonyított fegyelmezett magatartásuk, bajtársiasságuk is. Az „öreg” harcedzett ejtőernyősök vezetése mellett kifogástalanul oldották meg feladataikat a kritikus helyzetekben is. Bátorságban, megbízhatóságban, fegyelemben egyenlő értékűek voltak a régiekkel.”¹⁹³



Ejtőernyős leventék¹⁹⁴

¹⁹³ Huszár János: Honvéd ejtőernyősök Pápán

¹⁹⁴ Magyar Szárnyak, 1943 (6. évfolyam, 1-24. szám)1943-07-01 / 13. szám

Repülőszervezetek változásai

„Semmi sem állandó, csak a változás maga.”¹⁹⁵

Név	Rövidítés	Alakulás	Megszűnés	Megalakítók	Terület	Megjegyzés	FAI
Magyar Aero Club	MAC	1902	1912. 01.	Konkoly-Thege Miklós, Ifj. Tolnai Lajos, Neuschloss Ferenc	léggömbsport	1908 Aviatikai Bizottság	FAI 1910. 10. 27. MAC
Magyar Aero Szövetség	MAeSZ	1912. 01.	1946.10.24	MAC	repülés		
Horthy Miklós Nemzeti Repülőalap	HMNRA	1939.06.19.	1946.05.	Országgyűlés	repülés	Anyagi támogató szervezet!	
Nemzeti Repülőalap	NRA	1946.05.	1946.10.24.	Kormány	repülés	A megmaradt javak átvétele a HMNRA-tól	
Magyar Repülő Szövetség	MRSZ	1946.10.24	1948.02.14	Több különféle repülőszervezet	repülés		1947.09.17. FAI által elismerve.
Országos Magyar Repülő Egyesület	OMRE	1948.02.14	1951.01.27.	MRSZ	repülés		FAI → MRSZ
Magyar Szabadságharcos Szövetség	MSZHSZ	1948.02.29.	1955.07.03.	1955.07.03-tól MRSZ tag lett	ejtőernyőzés és egyéb technikai sportok		FAI → MRSZ
Magyar Repülő Szövetség	MRSZ	1951.01.27.	1955.07.03.	OMRE	repülés		FAI → MRSZ
Magyar Önkéntes Honvédelmi Szövetség	MÖHOSZ	1955.07.03.	1956.10.23.	MRSZ és Magyar Szabadságharcos Szövetség	repülés, ejtőernyőzés, technikai sportok	felbomlott	FAI → MRSZ
Magyar Nemzeti Repülő Szövetség	MNRSZ	1956.10.31.	~ 1956.11.30.	A forradalom alatt jött létre.	repülés	feloszlott	FAI → MRSZ
Magyar Repülő Szövetség	MRSZ	1956.12.01.	1957.08.17.	Visszarendezve!	repülés		FAI → MRSZ
Magyar Honvédelmi Sportszövetség	MHS	1957.08.17.	1967.08.08.	Magyar Repülőszövetség és Magyar Szabadságharcos Szövetség	repülés, ejtőernyőzés, technikai sportok, gépjárművezető iskolák		FAI → MRSZ
Magyar Honvédelmi Szövetség	MHSZ	1967.08.08.	1977.09.22.	MHS	repülés, ejtőernyőzés, technikai sportok		FAI → MRSZ
Magyar Repülő Szövetség	MRSZ	1977.09.22.	1990.	Újjáalakítás, Országos Testnevelési és Sportthivatal, majd Állami Ifjúsági Sportthivatal részeként			Csak a FAI felé, ténylegesen megmaradt az MHSZ
Magyar Repülő Szövetség	MRSZ	1990.					

A FAI szervezetében a bejegyzés mindig *Magyar Repülő Szövetség!!!*¹⁹⁶

¹⁹⁵ Hérakleitosz

¹⁹⁶ A FAI szabályzata szerint csak polgári repülőegyesületek kaphattak tagságot, így katonai, félkatonai szervezetek nem szerepelhettek!

*„A Repülés:
Álmunk,
Szerelmünk,
Életünk,
Emlékünk.
Mi a végtelent vágyjuk”*

"	
"A" vizsga	60, 107
"B" vizsga	17, 87, 107
. C vizsga	146
„barna" Kalmár	118
„C" vizsga	60
„C" vizsga	5, 28, 56, 58, 60, 63, 65, 67, 69, 84, 89, 107
„C"- vizsga	88
„Csili Csala" bácsi	147
„D" Piliss	44
„D" vizsga	35, 52, 84
„gombóceví" verseny	86
„hetek" csapata	166, 170
„segédedző"	155
„Zöldarany"	151
1	
1000. ugrás	128, 153
2	
2. osztályú Országos Bajnokság	132
2. világháború	28
3	
3000. ugrás	133
31.honi vadászrepülő ezred	165
34. Bercsényi László Felderítő Zászlóalj	141
366. számú Végvári öregeserkész csapata	46
A,Á	
A miskolci sportrepülés története	23, 24, 47, 48, 53, 58, 59, 64, 69
Adria Kupa	132, 136
Ágoston Bálint	5
AKIOSZ	97, 98, 99
Alag	7, 11, 13
Alföldi Vitorlázórepülő Bajnokság	70, 79
Állami Ifjúsági Sporthivatal	194
An – 2	127
An-2	154
AN-2	146
An-26	157
Andók István	30, 31
Antall József	116
aranykoszorú	52
aranykoszorús katonai ejtőernyős	135
Arlói tó	55
ASW-15	74
Ausztria, Graz	133
avia-info	24, 72, 73, 76, 77, 80

Aviatikai Bizottság	194
B	
B- Ifjúság	65
B. Szabó István	116
Babós Sándor	16
Bacsa István	47, 48
Badacsonyi Béla	116
Bakó Ferenc	150
Balázs	71, 72, 102, 110, 181
Balogh István	160
Balogh László	5
Bánhidi Antal	46
Bánréve	5, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 16, 17, 20, 21, 24, 25, 26, 28, 29, 30, 31, 39, 41, 65, 66, 67, 68, 69, 89, 103, 105, 107, 108, 112, 116, 126, 127, 136, 172
bánrévei repülőter	11, 17, 20, 25, 35, 42, 55, 56, 60, 68, 69, 70, 85, 87, 101, 103, 127, 143, 144, 160, 164
bánrévei sportrepülés	1, 2, 4, 56
bánrévei társaság	148
bánrévei Szondy György úttörőcsapat	29
Bánszállás	51
Bánszállás-Center	16
bánszállási rakéta-modellező szakkör	59
bányamérnök	47, 51
Baráti Hadseregek Szpartakiádja	148
Bárdi László	176
Bartha Albert	116
Bartók József	17
Básti József	5, 6, 11, 12, 13, 35, 37, 38, 39, 41, 127, 144
Básti Simon	5
Bástiné Török Olga	55
Batta Sándor	117
Békéscsaba	8, 12, 13, 45, 82, 102, 103, 110
Békéscsaba, oktatói iskola	45
Békéscsabai Veterán Pilóták Baráti Köre	45
Békési Gábor	22, 62, 102
Béler Gyula	150
Bélteky	158
Benyák Ferenc	5
Bertalan Árpád	136
B-Ifjúság	8, 10, 143
Bihari János	153
Bíró Boldizsár	156
Bocian	70
Bódi	82, 180, 181, 183
Bogdándi Tibor	23, 130
Bogdanovics Kálmáa	48
Bogdanovics Kálmán	48
Bokor József	128
Borbély Sándor	134
Bordás Emánuel	134
Borsod Megyei Repülőklub	38, 40, 41
Borsodi Géza	16
Borsodi István	5, 7, 8, 9, 12, 13, 16, 42, 145
Borsodi Modellező Klub	125
Botyánszki János	101

Gy		Hronyecz Pál	152
Gy. Fekete István	124	Hudák Ferenc	16
Gyáli út	146	hurokrepülés	52
Gyöngyös	43, 63	Huszár János	192
Győr	30	Huszthy Mihály	5, 9, 11, 12, 13, 46, 49, 52, 164
Győrffy István	147, 153	Huszthy Mihály	42
GYSEV	46	Huszi Mihály	47, 48, 53
Gyulai György	141	Hüse	125, 128
Gyulai Andor	117	Hüse Károly	120, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 138, 139, 141, 142, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 156, 161
Gyulai György	125, 133, 136, 147, 149	Hüse Károly Emlékverseny	142
Gyuricza Béla	148	Hüse Károly Nemzetközi Ejtőernyős Verseny	141
H		I,Í	
HA - 4255	72	ifj. Németh Sándor	29
HA - 4337	73	Ifj. Tolnai Lajos	194
HA – SBE	53	Ifjúság	44, 65
HA – TRA	38	Ifjúság Honvédelmi Nevelése és a Testnevelés Országos Vezetése	189
HA-1023	17	IHNETOV	189, 190
HA-3192	7	II. világháború	188
HA-4104	16	III. Országos vitorlázórepülő versenyen	52
Haas György	9, 112, 113, 114, 115, 116, 117	Ikarusz Modellező Kör	102
HA-BKR	28	Ittebei Kiss József Hadnagy Helikopter Bázis	142
Hajdúszoboszló	12, 13, 21, 22, 23, 43, 52, 58, 60, 61, 120, 125, 127, 135, 138, 141, 142, 145	J	
hangár	21, 41, 46, 54, 91	Janka Károly	173
Hangodi András	134	Janovics	136
Hangony	24	Janovics Ferenc	136, 147, 149, 156, 158, 159
HA-POG	16	Janovics Ferenc	149
Hármashatárhegy	25, 86, 89, 91	Jantar – 2B	77, 80
háromszög	43, 52	Járási Testnevelési és Sport Tanács	156
Hasznos	13, 16	Járdánháza	16
Hasznosi-repülőtér	9	jelvénytábla	5, 6, 7, 8, 9, 10
Hatos Géza	182	Jesse László	63
Hatvan	11, 13, 38, 68	Jesze László	63
Hauer Samu	47	Jobbágy Emília	128
Havasi Zoltán	41	József Attila Gimnázium	165
Havran Ernő	102	JTST	156
Hefty Frigyes	46	Jugoszlávia	132, 133
HÉJA R-2000	36	Jugoszlávia, Bled	132
Hemingway	152	Juhász	16, 23, 24, 78, 103, 110, 148, 178
Hepper Antal	21	Juhász György	23, 24
Hérakleitosz	194	Juhász János	16, 17, 103
Hét	71, 141, 164, 165, 166	Juhász József	152
Heves - borsodi dombság	68	Juhász Sándor	103, 104, 105
Heves Megyei Népujság	174	Június 18	6, 7, 10, 11, 14, 16, 107
HM	189	K	
HMNRA	21, 60, 194	Kállay Tibor	192
Honvédelmi Minisztérium	188, 190	Kálmán Béla	148
Honvédelmi Nap	125	Kalmár László	22, 23, 118
Horthy István	35	Kánya	22
Horthy Istvánné	35	Karancz	165
Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap	21, 35	Kardos József	5, 6, 11, 12, 13, 65
Horthy Miklós Nemzeti Repülőalap	194	Karsai Endre	23, 102
Horti Kálmán	82, 148	Kassa	128, 129
Horváth	5, 21, 22, 23, 28, 98, 109, 181	Kastély Sándor	133, 148, 160, 163
Horváth archív	178		
Horváth Endre	5		
Horváth Miklós	173		
Hotváth	178		

