A farkashegyi repülés, és a MÁV Sportrepülő Klub Története 1930-2010



"Ne higgy a szemednek. Amit azzal látsz, csupa korlát. Az értelmeddel nézz, ébredj rá, amit úgyis tudsz már, és meglátod, hogyan kell repülni."

Richard Bach



Jonathan

Akik nélkül ez a könyv nem jöhetett volna létre:

+Mitter Imre
Czigler Klára
+Ziermann Attila
Gábor Tamás
Bárány Ildikó
Bánó Balázs
Büki Péter
Porcsalmy Zoltán
Karsai András
Jávor László
Terpó Zoltán
Bedő Erik
Kunár György
+Sinka Lajos
Bartos Csaba
Taksás Jenő
Klapcsik Antónia
Berlánszky Iván
Dolánszky György
Kasza József
Liptai Nándor
Rehus Csaba
Korbély Károly
Révy László
Farkas Katalin
+Pálinkás György
Laktis Balázs
Laktis Péter
Laktisné Szabó Éva
Imreh Lajos
Herpai Gábor
Szabó Lajos
Mecher János
Miksi Sándor
+Stépán Kálmán
Ifj. Winkler László
Horváth Balázs
Szabó Attila
Melicher Géza
Kaposvári Zoltán
Vágány László
MRT (Magyar Repüléstörténeti társaság)

Tartalomjegyzék

1929-1945 4-104 oldal

1945-1956 105-140 oldal

1957-1989 141-229 oldal

1990-2010 230-285 oldal

1930-2010

Jubileumi üzemnap 2010. Szeptember. 11

A rendezvény résztvevőinek aláírása:

1929



A MOVE repülőosztályának megalakulása.

Petróczy István ny. repülő ezredes országos ügyvezető alelnökünk kezdeményezésére a MOVE kebelében megalakult a Repülő Osztály, amely jún. 27-én a magyar sportrepülés ügyét akarja felkarolni, mégpedig komoly tettekkel, határozottan és erélyesen. A Repülő Osztály a vitorlázórepülést fogja fejleszteni. Motornélküli repülőgépekkel, a hegyoldalak mentén felfelétartó légáramlatok erejét használja ki a vitorlázórepülés, amely német eredetű és Németországban óriási népszerűségre tett szert, hatalmas mértékben mozdítván elő így a német repülősportot, az aviatikai kulturát. Petróczy ezredes, mint a közgyűlés összehívója, megnyitó beszédében vázolta a vitorlázórepülés multját. Az 1890-es évek úttörő mártírjaitól, Lilienthaltól kezdve, a háború utáni időkig, amikor a németek a motoros repüléstől eltiltva, rávetették magukat a repülésnek erre a fajtájára. Mondván, hogy ezt nem tilthatták el, hiszen vitorlázórepülés a békeszerződések idején nem is volt. A vitorlázórepülés mai fejlettségét beszédesen illusztrálják a következő rekordok: időtartam: 14 óra 43 perc (Dinort), magasság: 2160 m (Kronfeld), távolság: 152 km (Kronfeld). Németországban már 175 egyesület foglalkozik vitorlázórepüléssel s a német kincstár évenként 60-70.000 márkával támogatja ezt a sportot. A Repülő Osztály a napokban kapta meg Németországból hat új gépét, amely alapja és példaképe lesz a meginduló magyar vitorlázósportnak és gépépítésnek. Ezekkel a gépekkel a MOVERO Budaörsön ahol a magyar Röhn-t akarják megteremteni. Július hó 1-én már meg is indította első tanfolyamát, amelyre az érdeklődők jelentkezhetnek. A tagdíj 300 pengő. A tanfolyam 8 hetes. A résztvevőket biztosítják, halál esetére 2.000, rokkantság esetére 6.000 márkára és 500 márkára gyógyekezlési költségre. A szakszerű és lelkes tájékoztató után a közgyűlés egyhangú lelkesedéssel választotta meg a Repülő Osztály elnökévé Petróczy Istvánt, a Kereskedelmi Minisztérium repülési osztályának volt főnökét. A Monarchia legrégibb katonai pilótáját, aki már 1910-ben repült, és ma a leglelkesebb és legenergikusabb. A tisztikar további része így alakult:

Társelnökök: Tabódy Tibor, országgyűlési képviselő, Damjanich u. 38. Lingel János kormányfőtanácsos, Rózsa utca 4/6. Némethy Jenő főszolgabíró, Vármegyeháza. Staub Elemér ny. püm. államtitkár, Csömör.

Alelnökök: Bernard Mátyás ny. repülőalezredes, Mátyásföld. Bencze András közs. főjegyző, Budaörs. Repold Károly főv. törvényhatósági biz. tag, Csáky utca 19.

Választmányi tagok: Bánhidi Antal szig. gépészmérnök, József Műegyetem, Vitéz Czapáry Jenő ny. alezredes, Mária utca 8. Hegyeshalmi Halassy Tibor százados, Bocskay reálisk. nevelőintézet, vitéz Hefty Frigyes tábori pilóta, Mátyásföld, repülőposta. dr. Pataky Károly szerkesztő Új Nemzedék, Honvéd u. 10. Rotter Lajos gépészmérnök, Rökk Szilárd u. 31. Ruppert Elemér, Magyarság szerkesztője, Bank u. 7. Streichammer Antal mérnök, műsz. tanácsos, József krt. 6. Szalay Ferenc főmérnök, Attila krt. 17/21. Szebeny György főmérnök, Derék utca 3. Tóth Géza tanár, Meteorológiai Intézet, Kitajbel Pál u. 1.

Titkár: Benyács Sándor, I. Bercsényi utca 3. I/8.

Pénztáros: Némedy József. Segédoktató és műhelyvezető: Vitéz Hefty Frigyes.

Orvos: Scheffer János dr. Budaörs.

Sportbizottság elnöke: Bernard Mátyás. tagok: Vitéz Czapáry Jenő, Halassy Tibor, Hefty Frigyes, Dr. Pataky Károly, Vitéz Perley Lajos (VIII. Orczy u. 8. I/22.)

Kiképzési bizottság elnök: Bernard Mátyás, helyettes: Vitéz Hefty Frigyes, tagok: Bánhidi Antal, Vitéz Czapáry Jenő, Vitéz Hefty Frigyes, Tóth Géza.

Műszaki bizottság: elnök: Petróczy István, tagok: Rotter Lajos, Streichammer Ferenc, Szalay Ferenc, Szebeny György.

Propaganda bizottság elnök: Vitéz Hefty Frigyes, tagok: Benyács Sándor, Benyács Simon, Pataky Károly, Tóthfalusy László, Voloszinovicsné-Tóth Jolán. Számvizsgáló bizottság: elnök: Vitéz Perley Lajos, tagok: Tóthfalusy László. A MOVE delegáltja: Tormanóczy Gusztáv.



Az első Zögling az épülő MOVERO hangár előtt.



Repül a 9-es számú Zögling.

1927. IV. MOVE Országos Elnökségénél mint ügyvezető alelnök működő Petróczy István nyug. áll. ezredes, tábori pilóta, már régebben azon gondolattal foglalkozott, hogy a MOVE által űzött sportok közé a vitorlázórepülést is beiktassa!
Mint a Kereskedelmi Minisztérium kötelékébe tartozó Légügyi Hivatal volt főnöke Petróczy ezredes az aviatikát általában, a nemzetvégelmi szempontokból, oly fontos repülősportot azaz a sportrepülést pedig különösképpen megteremteni és fejleszteni kívánja. Ezért elhatározza, hogy a MOVE kebelében felállít egy repülőosztályt, mely a Németországban már 10 év óta űzött vitorlázórepülést, az országban meghonosítani hivatott.
1927. VIII. A repülőosztály vezetésére Petróczy ezredes úr felkéri Bernard Mátyás ny. alezredes táb. pilótát, mivel a vitorlázórepülést nem ismeri, eleinte ugyan szabadkozik, de később tekintettel arra, hogy szakmába vágó dologról lévén szó, mely nemzetvédelmi célt szolgál örömmel vállalja ezen tisztséget. Segéderőként Vitéz Hefty Frigyes táb. pilótát kérik fel, ki erre szívesen vállalkozik.
1928. III. A titkári teendők, stb. ellátására egy a József Műegyetemen közzétett hirdetésre Benyács Sándor úr magántisztviselő jelentkezik, kit a MOVE fenti munkálatok elvégzésnek ellenszolgáltatása fejében, teljesen ingyen képeztet ki.
Említett négy úr, mint a leendő repülőosztály szűkebb vezetősége megkezdi a szervezési munkálatokat, melyek az összes a repülőszakmába vágó munkálatokat és feladatokat felölelve 1929. februárjában olyan stádiumba jutnak, hogy azok megvalósítására Bernard és Hefty táb. pilótákat a vitorlázórepülésben való kiképeztetésük végett a Rhönbe (Wasserkuppéra) kiküldeni akar. Vitéz Hefty Frigyest, a franko-roumaine Légiforgalmi R.T. tartalék pilótáját, ezen vállalat tekintettel arra, hogy 1929-ben légiforgalmát bővíteni akarja szolgálattételre hívja be, miért is a MOVE helyette az MSE javaslata alapján Reiner József szigorló mérnök urat küldi ki kiképeztetése végett a Rhönbe. Bernard és Reiner urakat a IV. 3. - V. 4-ig tartó úgynevezett tudományos tanfolyamra felveszik és így IV. 1-én du. Wien, Passau, Regensburg, Nünberg és Fuldán át Gersfeldre utaznak, ahonnan hóviharban autóval a Wasserkuppéra indulnak és este 8h30'-kor jelentkeznek. Nehéz és fáradságos munka után leteszik IV. 17-én Reiner az „A", 19-én Bernard a „B", és 30-án Reiner a „B" vizsgát, mely eredménnyel rátermettségükről tanubizonyságot adván, nyugodtan állanak azon magasztos feladatuk elé, hogy a jelentkező ifjuságból a vitorlázórepülésben olyan gárdát neveljenek, melynek neve, mint a magyar huszáré széles e világon közismert lesz ! Közben a MOVE székházában a szervezési munkálatok serényen tovább folynak. A Rhönből minden tudnivalót közölnek az oda vezényeltek, melyek alapján megjelennek az ujságcikkek; megindul a propaganda a vitorlázlórepülés meghonosítására és az első tanfolyam megkezdése 1929. július elsejére. A Rhönbe vezényeltek visszatérése után, közös erővel mindannyian azon fáradoznak, hogy az első tanfolyam mennél hamarább felállítható legyen. A jelenlévők nagy tömegéből a repülősport iránti lelkesedés látható. Viszont a repülőosztály a súlyos anyagi helyzetre való tekintettel a tandíjat 300 P-re szállítja le. Sajnos még ezen alacsony összegnek az előteremtése is a legtöbb jelentkezőnek nehézséget okoz, miért is többen a július elsején megindulo első tanfolyam helyett a szeptember elsején kezdődő második tanfolyamba való beosztásukat kérik. A 300 P. tandíj fejében minden növendék a majna-frankfurti „Albatros" biztosítónál baleset ellen van biztosítva, még pedig: 2.000 márka halálesetre, 6.000 márka rokkantság esetére, és 500 márka gyógykezelési költségre.Bennfoglaltatik a tandíj összegében a géptörések is, azaz az ezek révén szükséges javítási munkálatok.
A budaörsi repülőtelep közelében eszközölt ásatások alkalmával, mely ásatásokat Ratkovics Bódog nyugdíjas huszárezredes a MOVE országos lövészmestere vezette, egy vízérre bukkantunk; itt 3 kútgyűrű alkalmazásával kutat készítünk, melyet „MOVE-kút" névre kereszteltünk.
A vidékről jött és Budaörsön lakni szándékozó növendékeink számára Filz András új házának magas földszinti lakását vettük bérbe (2 szoba 70P, 1 szoba 35 P havonta), ahol a H. M.-től kölcsönbe kapott ágyakat felállítottuk.
Műhely gyanánt, ahol a nagyobb javítási munkálatokat később eszközöljük és amelyeket tárolásra használunk fel, egy présház szerepel, melyet tulajdonosa rendbehozni köteleztetett; ezen műhely évi bérösszege 100 P.
1928. május hó 24-én rendelt 2 db Zögling és 1 db Hol's der Teufel június hó 25-én Firma Alaexander Schleirher Poppenhousen által feladva Lütter állomásról elindult és július 3-án megérkezett Komáromba, ahol a vámmentes behozatal kieszközléséig maradt. VII. 8-án Budaörs állomáson a fővámhivatal által delegált bizottság jelenlétében átvettük gépeinket s a műhelyben helyeztük el.
Közben a H.M., a MOVE részére kiutal egy teherautót, a repülőosztály bérel 2 budaörsi fuvart, melyekkel néhány nap alatt a 13x16 m-es hangár felállítására szükséges faanyagot a Hudetz építész farakatából kiszállítjuk a Luncz-féle vendéglőbe, ahonnan a 2 budaörsi fuvarosunk ezen faanyagot felszállítja a hegyre.A hangár felépítése Ratkovics ezredes úr felügyelete alatt és közreműködése mellett kezdődik. Kinnlakó növendékeink segítségével, kiknek ezért a MOVE tagsági díj befizetését elengedjük, felvett asztalosunk Gelencsér József és a MOVE házmestere Csatári, hathatós támogatása mellett nehezen haladnak a nehéz, köves talajban az előmunkálatok, miért is 1 ács és 4 segédmunkást a budaörsi lakosságból felveszünk egy hétre és Szabó vkt. százados úr révén a Törökugratónál állomásozó fényszorószakaszokból néhány napra ugyanannyi embert vezényeltünk, mire gyors tempóban épül a gerendázat és 1920. július 20-án tető alá kerül a hangár. Amíg a tetőszerkezet gerendázatának erősítése és a hangár lehorfonyzása folyik, az egyenként
felhozott gépalkatrészeket Reiner úr vezetése és oktatása mellett összeillesztik. 1928. július 21-én vasárnap délután 5 órakor vonul az első felszerelt vitorlázórepülőgép gumikerekű kocsiján az indulási helyre !!! Három rövid kísérlet után a jobb szárnyvég vászna megsérül, mire az első oktatás gyakorlati repülésben véget ér. VII. 22-én javítási anyagok vásároltatnak, felszereljük a második Zöglinget és délután a növendékek többé-kevésbé sikerült felszállásokat végeznek míg Varga Imre növendék leszállásnál egy kerékvágás miatt, melybe a csúszószánnal belement. A gépet anélkül, hogy a legkisebb sérülést szenvedte volna – derékban kettétöri.





Gömbös Gyula honvédelmi miniszter díjat tűzött ki annak a magyar repülőnek, aki motornélküli repülőgépével több, mint félórát marad a levegőben. Ezt a díjat most elnyerték, mert a MOVE-repülőosztály oktatója, Bernárd Mátyás ny. alezredes, Budaörsön startolt motornélküli repülőgépével és harminc perces repülés után simán földre szállt. Baloldali képünk: a rekordrepülés startja; jobboldali képünk: Bernárd Mátyás ny. alezredes, aki az új magyar motornélküli repülőrekordot felállította.

MÁV Testvériség 1930



Antal Lajos (1898-1955)

1930-ban megalapította a MÁV Testvériség SE Repülőosztályát .
Előtte a MOVERO repülőegyesületben tanulta meg a repülés alapjait. Később a Magyar Államvasutaknál kérvényezte, hogy a sok sport mellett, alapíthasson egy repülőszakosztályt. A feltevését elfogadták.
Később letette a C-vizsgát és egészen 1945-ig kijárt a repültérre. Egyesek szerint a repülőtéri évek után a MÁV-tól eltávolították és sofőrként dolgozott. További múltja ismeretlen.

Március 9-én Antal lajos MÁV mérnök és Hardi Molnár Árpád, aki Gyöngyösről jött, végrahajtották első felszállásukat egy Zöglinggel. További érdeklődők is jelentkeztek, nem riadva vissza a nehézségektől és kiadásoktól. Az első tanfolyamra 300 pengő árán lehetett beiratkozni.

Március 10-én egy farkashegyi delegáció-köztük Hefty felkereste az Istvántelki MÁV Főműhely főnökét Solamin Lajost, akit felkértek az ott már korábban megalakított repülőcsoport támogatására. Antal Lajost fokozódó lelkesedése a vitorlázórepülés iránt arra ösztönözte, hogy munkahelyén a MÁV dolgozókból csoportot szervezzen és az élére álljon.

1930. június 30-án vásárolták meg a MÁV csoport részére az első felszerelési tárgyat, egy gumikötelet. A kocsiosztály lakatos és asztalos szakmunkás tagjai az év elején két Zögling típusú iskolagép építésébe kezdtek. Szakértelmük, munkájuk híre biztosíték volt rá, hogy a kezük alól kikerülő gépek állják majd az összehasonlítást, a Németországból vásároltakkal. Nekiláttak a MÁV hangár alkatrészéi keszítésének is, a hangáralap kiásása után.

Augusztus 26-án elkezdték kiszállítani őket Budaörsre. A község nyugati szélén, a HÉV állomás közelében levő "Luncz" vendéglőtől kézben szállították ki a vasalásokat, gerendákat, deszkát és cementet a mintegy 4 km-re levő hegytetőre, a vízmosásoktól szaggatott gyalogösvényen.

Szeptember 18-án megfeszített munka után, elkészült a 12 x 18 m nagyságú, oldalmerevítéses fahangár. Oldalára kifüggesztették az első országos vitorlázórepülő verseny felhívást, a régi és új csoportok tagjai versengésének megindítására. A minden munkát, áldozatot vállaló MÁV csoport tagjai tudatában voltak annak, hogy a repülésben lemaradtak. A vitorlázórepülőtéren helyet biztosító, úttörő egyesület, a MOVERO tagjai már újabb vizsgák elérésére, rekordok megdöntésére készültek.
Közben a MÁV csoport tagjai kiszállították a repülőtérre a két elkészült Zöglinget.
Hefty Frigyes Szeptember 25-én repülte be az első, 26-án a második számú MÁV Zöglinget. 1930. Szeptember 28-án felavatták a MÁV Testvériség hangárát, minden akadály elhárult.
Megkezdődött a repülés, a kiképzés.

Október 19-én Antal Lajos 66 másodperc idővel, Gelencsér József 64 másodperc idővel "B" vizsgát tett a Hangwinddel. Vizsgáikat még nem a MÁV csoport keretein belül elért eredményként tartották számon. Közben a MÁV csoportnál megkezdődött a kiképzés. Az oktatást Antal Lajos irányította, aki ekkor még csak "B" vizsgát elért vitorlázórepülő volt, de elég tapasztalattal rendelkezett ahhoz, hogy csoportja kiképzését és ügyvitelét minden nehézség ellenére keresztül vigye.

December 26-án a MÁV csoportból elsőnek Huszár Ferenc és Liszkay Sándor "A" vizsgázott. Ezzel megkezdődött a MÁV vitorlázórepülők vizsgaeredményeinek hosszú sora, amely évek múlva, a töretlenül fejlődő szakosztályt, majd az önállósult vasutas repülőket az ország első repülőegyesületei közé emelte. Az első két Zöglinget további általuk éptett gépek követték. A Magyar Aero Szövetség Decemberben 500 pengő támogatást adott a Testvériség Repülőszakosztályának addigi elért munkájának elismerésére.

1930-ban Magyarországon vitorlázórepülő eredményeket csak Budaörs-Farkashegyen és Kaposváron, a kislaki terepen értek el.

Nehezen indul a repülés, a MÁV Testvériség repülőinél...



MOVERO

A MOVERO-nál elsősorban az első vitorlázórepülő verseny munkálataival foglalkoztak ebben az évben. A sok törés töménytelen egyéb akadály ellenére, rengeteg munka elvégzése mellett azért már volt alkalom a nehéz terepen további erdemények elérésére is. A MOVERO-nak még 1929.December.31-én megérkezett Németországból további három gépe: egy Zögling,egy Prüfling és egy Hangwind gyakoró vitorlázó repülőgép. 1930.Február.23-án Hefty Frigyes 16 perc 8 másodpercet vitorlázott, ezalatt 100 m-en repült a kis déli lejtő felett és ezzel megszületett a második "C"-vizsga.
Március.15-én Bernard Mátyás a Prüflinggel és Hefty Frigyes a Hangwinddel már párban vitorlázott a hegy fölött. Márciusban további négy "B" vizsgát tettek le. Április.24-én Bernard Mátyás vezetőoktató Hangwinddel 38 perc repülési idővel időtartam rekordot javított.
Szeptember. 20-án, az első repülőverseny megkezdésekor, újból fújt a ritka déli szél. Bernard Mátyás a Hangwinddel 1 óra 17 percet és 45 másodperc idővel, újabb időtartam rekordot javított és közben 218 m magsságot ért el. Így az első magassági rekordot is felállította. A később startoló Hefty Frigyes segédoktató, szintén a Hangwinddel 1 óra 20 percet és 57 másodpercet vitorlázott, ezzel megdöntve Bernard Mátyás rekordját. A repülőnövendékek az eredmények láttán a vitorlázórepülés hazai továbbfejlődésének lehetőségeit mostoha anyagi helyzettel, gazdasági válsággal mitsem törődve, lekesen munkálkodtak a kopár, sziklás hegyoldalban.
Az év elején Némethy Jenő főszolgabíró, társelnökünk 250 pengőt ajánl fel egy magyar ifjúnak a vitorlázórepülésebn való kiképzésére.
Továbbá Reiner József segédoktató helyét Vitéz Hefty Frigyes foglalja el mint főoktató helyettes, műhelyvezető.

1930.V. 3.:

Szép és csendes idő, később északi szél kerekedik. Az árumintavásáron folytatjuk a gépek felszerelését. Az MSE urainak segítésével a hangár kapuit felhúzzuk, a M. Ae. Sz. plakátjait az oldalfalakon elhelyezzük, de a Hangwindet nem szerelhetjük fel egészen. Még munka közben érkezik a kormányzó Úr Őfőméltósága a Főméltóságú aszszonnyal és előkelőségekkel. A hangárunk előtt elindulva az "Italia" felé tart, közben észrevesz bennünket és megváltoztatja irányát, mire Bernard alezr. Benyács titkárral elémegy és jelentkeznek nála. Őfőméltósága érdeklődik a motornélküli repülés iránt, hogy úgy a kormányzó úrnak valamint a Főméltóságú asszonynak megadjuk a felvilágosítást, azután pedig az olaszok által kiállított repülőgépekhez távozik. Utána pedig bemegyünk az irodába, honnan magunkkal visszük a hangárba.
A kifüggesztendő "Alakulási táblát" Dr. Jandl Lajos nönvendékünk autojának tetején indulás 1h15'-kor Budaörsre. A bemutatón Tabdy képviselő által meghívottak egy jó része megjelent a repülőtéren, köztük József Ferenc főherceg Őfensége a Fenséges asszonnyal. Petróczy ezr. úr egy általános előadást tart, mely után Bernard alezr. A Hol's Der Teufelen a Mokusvölgy keleti lejtőjéről indulva a déli lejtő előtt elrepül s az orron való leszállása után a szőlő végén lévő Albrecht királyi hercegnél jelentkezik. Utána Vitéz Hefty Frigyes a Prüflinggel indulva a déli lejtő nyugati alján száll le, míg Mateóczy Fleischer a Hol's Der Teufellel cseresznyefát érintve az orr déli részén száll le s a jobb szárnyvéget és a csúszószánt töri. Utána Antal, Molnár, Bathó és Bergendi egy-egy felszállást végeznek, melynél Bergendi a törzskarokat megrepeszti. Újbóli bemutató, melynél a vitorlázó-repülést be nem mutathatnánk, káros hatással volna !!!

A versenyen az alábbi pilóták kaptak díjat 1930.Október.4.-én.

A versenyben díjat nyertek az A csoportban:
időtartam: 1. Bedeő István.
2. Trangoni Károly.
3. Zicska Antal.
4.Sterz István.
5. Strohmayer József.
Budapest 2 díj, Kaposvár 3 díj.
ügyesség: Abaffy Genovéva, Mateóczy-Fleischer, Sádl János,
Sterz István 5 pont, Abaffy László, Bató Géza és Bedeő István 4 pont.
Budapest 4 díj, Kaposvár 3 díj.
célleszállás: abszolút 1. Abaffy László.
2. Trangoni Károly.
3. Antal Lajos.

Budapest 1 díj, Kaposvár 5 díj
Összesen: Budapest 7 díj, Kaposvár 11 díj amiért elnyerte a Repold serleget a kezdők csoportjában

a B csoportban:

időtartam: 1. Vitéz Hefty Frigyes 1 óra 20 perc 57 másodperc országos rekord.
2. Bernard Mátyás 1 óra 17 perc 45 másodperc.
magasság: 1. Bernard Mátyás 218 m országos rekord.
2. Vitéz. Hefty Frigyes 160 m.
távolság: 1. Bernard Mátyás 1.5 km visszatéréssel, országos rekord.

Szorgalmi díj: Formanek Lajos.
Csúcsteljesítmény: Bernard Mátyás amelyért a Magyar Aero Szövetség Ikarus vándordíját kapta
Első 1 órás repülés: Bernard Mátyás 5 üveg pezsgő.

Budapest: 6 díj, Kaposvár 2díj

Meghívó a MOVERO repülőgép bemutatójára, amelyet 1930.Május.3.-án rendeztek meg a farkashegyi rerepen.Sajnos mivel egyszerre több ilyen lap került egymásra így a tinta átragadt a másikra, és így a szöveg olvashatatlan lett. A papíron lévő szöveg itt olvasható:

Budapest.1930 április hó 29

MEGHÍVÓ .

Tiszteltettel értesítjük Méltóságodat, Nagyságodat, hogy Május hó 3-án d. u.3 órakor a "MOVERO" Budaörsön bemutató repülést tart, dr. József Ferenc királyi herceg és Anna királyi hercegasszony Őfenségeik, valamint már katonai és polgári előkelőségek jelenlétében.

Erre az alkalomra tisztelettel meghívjuk Méltóságodat, Nagyságodat, annál is inkább, mivel meg vagyunk győződve, hogy ezen nemes és nemzetvédelmi szempontból nagyjelentőségű sport iránt Méltóságod, Nagyságod nagy érdeklődést tanusít.

Találkozás Budaörsön délután 3 órakor a HÉV utolsó megállójával szemben lévő Luncz Pál féle vendéglőnél. Onnan a társaság együtt megy a repülőtérre. A további programot a helyszínen fogjuk közölni. A HÉV-vel utazó vendégeinknek a legalkalmasabb a Gellért térről induló 1 óra 45 perckor vagy 2 óra 25 perckor induló vonat.
Az ügy fontosságára való tekintettel kérjük Méltóságodat, Nagyságodat, hogy bennünket nagybecsű jelelétével megtisztelni szíveskedjék.

Becsülettel a Hazáért!

A MOVERO elnöksége.

A MOVERO jelvénye.





MOVE
REPÜLŐ OSZTÁLY
BUDAPEST, VI.
PODMANICZKY UTCA 45.
TELEFON:
A. 229-34 ÉS 104-80

BUDAPEST, 193 0 ,április hó 29.

szám.

M E G H I V Ó .

Tiszteltettel értesítjük Méltóságodat,Nagyságodat,hogy május hó 3.án d.u. 3.órakor a "MOVERO" Budaörsön bemutató repülést tart, dr. József Ferenc királyi herceg és Anna királyi hercegasszony Őfenségeik,valamint más katonai és polgári előkelőségek jelenlétében.

Erre az alkalomra tisztelettel meghivjuk Méltóságodat, Nagyságodat,annál is inkább,mivel meg vagyunk győződve,hogy ezen nemes és nemzetvédelmi szempontból nagyjelentőségü sport iránt Méltóságod,Nagyságod nagy érdeklődést tanusit.

Találkozás Budaörsön délután 3 órakor a HÉV utolsó megállójával szemben lévő Luncz Pál féle vendéglőnél.Onnan a társaság együtt megy a repülőtérre.A további programot helyszinen fogjuk közölni. A HÉV-vel utazó vendégeinknek a legalkalmasabb a Gellért térről induló 1 óra 45 perckor vagy 2 óra 25 perckor induló vonat.

Az ügy fontosságára való tekintettel kérjük Méltóságpdat, Nagyságodat,hogy bennünket nagybecsü jelelétével megtisztelni szivesked-jék.

Becsülettel a Hazáért!

A MOVERO elnöksége.





A hangár alapjait ássák a növendékek.
Nehézkes munka volt, mivel a kútvölgy akkoriban még tele volt hatalmas sziklákkal és bokrokkal, amelyeket el kellett hordani a hangár felépítéséhez és a repüléshez. A bal oldali képen (ponttal jelzett) balról az első Kertész László növendék, és a jobb oldali képen (X-el jelzett) pedig balról a harmadik Antal Lajos klubelnök áll.

1930.Szeptember.28 A MÁV Testvériség SE hangáravatója.





Épül a MÁV Testvériség SE hangára. A hangár 12m x 18m-es volt. A szerkezetét a MÁV Istvántelki főműhelyében építették, majd onnan szállították ki, 1930 Augusztus 26-án Budaörsre a Luncz Pál vendéglőhöz ahonnan kézben szállították fel a gerendákat, vasalásokat a deszkát, cementet, a több mint 4 km-re lévő Kútvölgybe. *(Az előtérben (X-el jelzett) fehér ingben Antal Lajos szemléli a hangár építését.)*

A MÁV SPORTREPÜLŐ EGYESÜLET ALAKULÁSA 1930.



Petróczy István a hangáravatás házigazdája (bal oldali képen), buzdító avatóbeszédét mondja, amelyet Antal Lajos követett (jobb oldali képen). A beszédéről így számol be a MOVERO naplója: *"Antal Lajos mérnök lelkes beszédében*
A MÁV Testvériség vitorlázó osztály felvirágoztatását, annak magasztos célkitűzéseit ecseteli."

A jobb oldali képen ballonkabátban (ponttal jelzett) Varga László, MÁV mérnök áll. Varga László és Antal Lajos ötletei alapján alakult meg az egyesület. A jobb oldali képen balról a negyedik Rotter Lajos (csillaggal jelölve) és mellette Abaffy Genovéra (+-al jelölve) vitorlázórepülő áll. A képen jobbról a harmadik Domonits Mihály vitorlázórepülő.





Az első MÁV Zöglinggel Antal Lajos állt starthoz.
A szárnyvéget Bernard Mátyás MOVERO főoktató fogja.
Az első start elég rosszul végződött. Az eseményről beszámolt a MOVERO naplója is:

.....Észak-keleti 4-8 m/sec szél mellett Antal Lajos az első gépet a katlanvölgybe repüli. Túlhúzás miatt a szél elkapja, és a közönség mellett jobb szárnyra zuhan, erős törés.....



Majd következett a második start:

.....A főoktató a Testvériség második gépén indítja Antal Lajost, aki ezzel a géppel a katlan völgyben szépen leszáll.....

A képen Antal Lajos egy Lingel Zöglingben ül amelylyel két gyöngyörű célleszállást végzett. Antal Lajost a képeken térdzokniban és sapkában figyelhetjük meg, így repült, ez egyfajta szerencsét hozahatott neki.



A MÁV Testvériség SE repülőosztályának első pilótái.
A főoktatójuk Antal Lajos.
A másik oktatójuk a képen az álló sor jobb szélén Szabó István látható.
A gépben Kertész László ül.
Az álló sorban balról a harmadik Antal Lajos és az ötödik pedig Liszkai Sándor.



Az első törött Zögling a kútvölgyben:
A képen látható hogy a törés akkora volt, hogy a vízszintes és a függőleges vezérsík is letörött.





Vitéz Hefthy Frigyes a Hangwinddel repül és közben a látogatóknak int.
Ez a kép egész magyarországon híres lett.



Leszállt a MOVE III nevű Hol's Der Teufel, ülésében egy hölgy pilótanövendékkel. A gép mellett (ponttal jelzett) Antal Lajos. Látható, hogy a gép egy egész mély vízmosásban állt meg. Számos ilyen leszállás történt kisebb-nagyobb sérülésekkel.

Egy pár nap a MOVERO életéből:

1930.Április.25.:

Szép idő délnyugati szelekkel. Dr. Aujeszky az időt mára a tegnapinál jobbnak mondja, a szél irány pedig keveset nyugatra fordul. Emiatt a 11 óra 25 perces vonattal megbeszélés
szerint okvetlen kimegy a főoktató Budaörsre. Kelényi és később Mateóczy növendékeink, valamint Bergendi, Bathó és Bedeő is kinn vannak. Kb. 8-12 m délnyugati szél uralkodik,
de feltűnően meleg van. Bernard alezrerdes a Hangwinddel indulva 9 perc50 másodperc után az ormon kénytelen leszállni. Utána Kelényi "C" vizsgára indul, de 3 perc 22 másodperc után leszáll, második kisérleténél okvetlen ki akar tartani, de 3 perc 39 másodperc után a déli lejtő alatt fordulóban a jobb szárny földet ér, gyengén törik, mire a gép törzse ütődik, mely erősen, a balszárnyvég pedig szintén gyengén törik, mig Kelényi balbokáját sérti.- Levisszük a Luncz-hoz, honnan ¼ óra mulva a mentők beszállítják a Szt Istvánkórházba. A gépet helyben leszerelik és felviszik növendékeink a hangárba.

Egy töréssel végződött leszállás Farkashegyen.Mint az előző képen látható vízmosás, itt bizony elég nagy károkat okozott a Zöglingben. Mostanra már nem találhatók akkora mélyedések a Csiki-hegyekben.





A MOVERO gépállománya 1930-ban, balról-jobbra: egy Zögling mellette egy Prüfling és egy Hangwind.



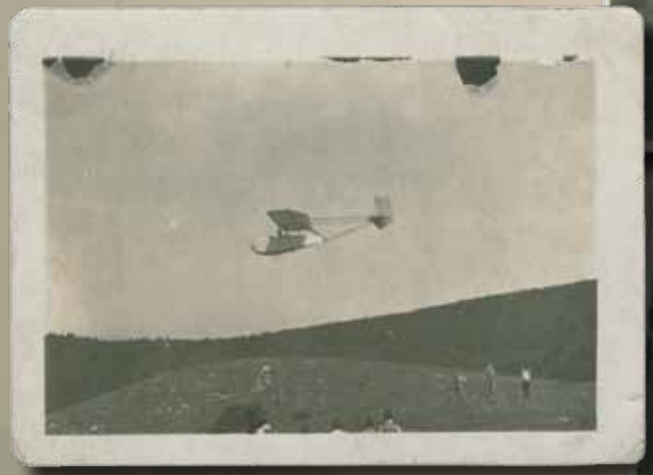
A verseny résztvevőinek csoportlépe egy oktatóval (középen), jobbról a második Bató Géza (ponttal jelölve).



Tóth Jolán és Abaffy Genovéra a MOVERO hangár előtt.Tóth Jolán volt az első repülőnövendék hölgy Magyarországon (1895-1991). A mellette lévő Abaffy Genovéra pedig az első "B" vizsgás pilótanő.

Az első repülőverseny résztevői egy Zögling előtt. A gép farkán látható a Somogyi Levente felirat. Ezt a gépet hozták fel Kaposvárról a verseny idejére. A verseny ideje alatt számos célleszállást és vitrorlázást végeztek vele. Ráadásul a kaposvári repülők olyan kiemelkedő eredményeket értek el, hogy még a külföldi lapokban is beszámoltak róluk.









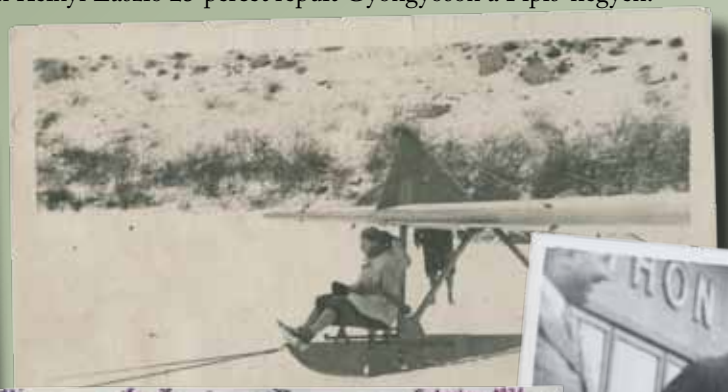
Starthoz áll a Hangwind. Az első képen a kifeszítés előtti pillanatokat láthatjuk.
A második képen már repül a Hangwind. Az első ilyen gépet Magyarországon a kaposvári
SACAERO épített (SAC 1) A gép farokfelületeit mindössze 4 cső tartotta össze a törzzsel. A növendékek először a Zöglinggel majd a Hangwinddel repülhettek.

1931

A magyar vitorlázórepülő-mozgalom mindinkább izmosodott. Február 9-én tartották a gyöngyösiek alakuló közgyűlésüket. Július 22-én a német vitorlázórepülés “fellegvárába”, a Rhön-hegység legmagasabb, Wasserkuppe nevü hegyén alakult vitorlázórepülő-központba utazott Rotter Lajos, Kelényi László és ahogyan akkoriban már emlegették a MAVAERO-t képviselő Antal Lajos. Itt alkalmuk volt a 12. német vitorlázó repülőversenyt megtekinteni. Látták a legújabb eredményeket, a lejtőrepülésben elért időtartam rekordokat, termikeket és viharfrontokat kihasználó távrepüléseket. A tanulmány útról Rotter La.ios számolt be az AVIATIKA című, korabeli repülőlapban, összehasonlítva az itthoni eredményeket az ott tapasztaltakkal, lelkesítő felhívással fordult a magyar ifjúsághoz és a társadalom nagyobb anyagi támogatását kérte a további fejlődés érdekében. Augusztus 29-én Rotter La.ios kezdeményezésére terepkutató bizottság tekintette meg a hármashatárhegyi csúcsot és lejtőket, majd kérték a főváros vezetőit, hogy a terepen megkezdhessék a vitorlázórepülést.Szeptember 3-án Farkashegyen Kelényi László és Rotter Lajos a kis déli lejtő felett “C”-vizsgázott Hang-wind típusú géppel. Szeptember 13-án, északnyugati szélben Formanek Lajos a Szekrényesről kisérleti felszállást végzett a biai földek irányába. Bemard főoktató ugyanis a rossz siklószögü gépekkel túlságosan kockázatosnak tartotta, hogy a Szekrényrsről az észak-nyugati lejtőre merészkedjenek velük. A lélegzetelállítóan meredek Szekrényes keskeny gerincéről azonban, a próbálkozások alapján, mindinkább kivitelezhetőnek látszott északnyugati szélben a vitorlázás. Mivel ez volt a terep felett uralkodó leggyakoribb szélirány, a repülési lehetőségek lényegesen nőttek volna. Nehéz munkát jelentett azonban a gépeket visszahozni a biai földekről. Út hiányában csak nagyon nehezen, szétszedve lehetett őket szállítani. A kopár Katlan-völgyben beszüntették a fásítást, terepegyengetési munkákkal mind több starthely kialakitását tették lehetővé. Szeptember 28-án a második országos verseny kezdetekor a MOVERO hangárban már két összeszerelt és egy szétszedett, a MÁV hangárban öt összeszerelt és két kisérleti gép volt fedél alatt. A versenyek idején, októberben megtörtént a gyöngyösiek két Zögling és egy Hol’s Der Teufel gépének berepülése, a Pipis-hegyi terep megnyitása és a repülések elkezdése.Hefty Frigyest az év folyamán oktatóvá nevezték ki. November 8-án Formanek Lajos Hangwinddel 2 óra 7 perc 55 másodperc repüléssel új időtartamrekordot ért el. November 21- én Kelnyi László 25 percet repült Gyöngyösön a Pipis-hegyen.



A Műegyetemi Sportrepülők egy csoportja, tanulmányi kiránduláson, a Farkashegyen egy Hangwind előtt. A kép jobb szélén Bánhidi Antal.



Téli repülések a Kútvölgyben.



A 13. Ezermester cserlészcsapat tagjai a Farkashegyen, 1931 nyarán.



Endresz György (bal oldalon) és Magyar Sándor (jobb oldalon) a Farkashegyen az óceánrepülés másnapján. A kép bal szélén Bernard Mátyás.

1932

1932.Március5-én a MÁV Testvériség SE vezetősége megalapította az Icarus vándordíjat, amelyet a legnagyobb teljesítményt elérő pilóta kaphatott meg. A tavasz folyamán további “A” és “B” vizsgákat szereztek a MOVERO és a MÁVAERO tagjai.
Június 13-án Formanek Lajos délnyugati szélben 2 óra 7 perc repülés közben 710 méteres magasságot ért el.
Július 3-án, északnyugati szélben. Kelnyéli László a Hangwinddel 3 óra 23 perccel javította meg az időtartam-rekordot.
Július 24-én Formanek Lajos északnyugati szélben már, a “ Huszonnégyökrös” hegyig vitorlázott.
Július 25-én Kelényi László Professor típusú gépén, az északnyugati lejtő felett 5 óra 3 percet repült. Új időtartam-rekord! Megszületett az ezüstkoszorús teljesítmény jelvény első magyarországi feltétele.
Július 26-án berepülték az “ Ezermester Zöglinget”.
Augustus 8-án a Professorral repülő Formaneket az esős északnyugati szél a Szekrényesről háromnegyed bukfencel hátra, a szélárnyékba borította. A gép erősen összetört, de szerencsére a pilóta nem sérült meg.
A Máv repülők Istvántelken elkészítették Falke típusú gyakorló vitorlázó gépüket. Esőkén Antal Lajos végzett vele november 13-án 1 perces siklórepülést.
Megnyílt az út a további fejlődéshez, a “C” vizsgákhoz és a hosszabb vitorlázásokhoz.



Repül a frissen elkészült Falke a lejtő felett.A géppel először Antal lajos klubelnök repült 1932 November 13-án 1 perces siklórepülést. Ezzel megnyílt a valóságos út a “C” vizsgákhoz.



A MÁV Testvériség SE nagy fejlődést ért el ebben az évben. Most már ló vontatja a MÁV repülők szállítókocsiját. Ebben a kis kocsiban egy Zögling vagy akár a Falke is elfért.



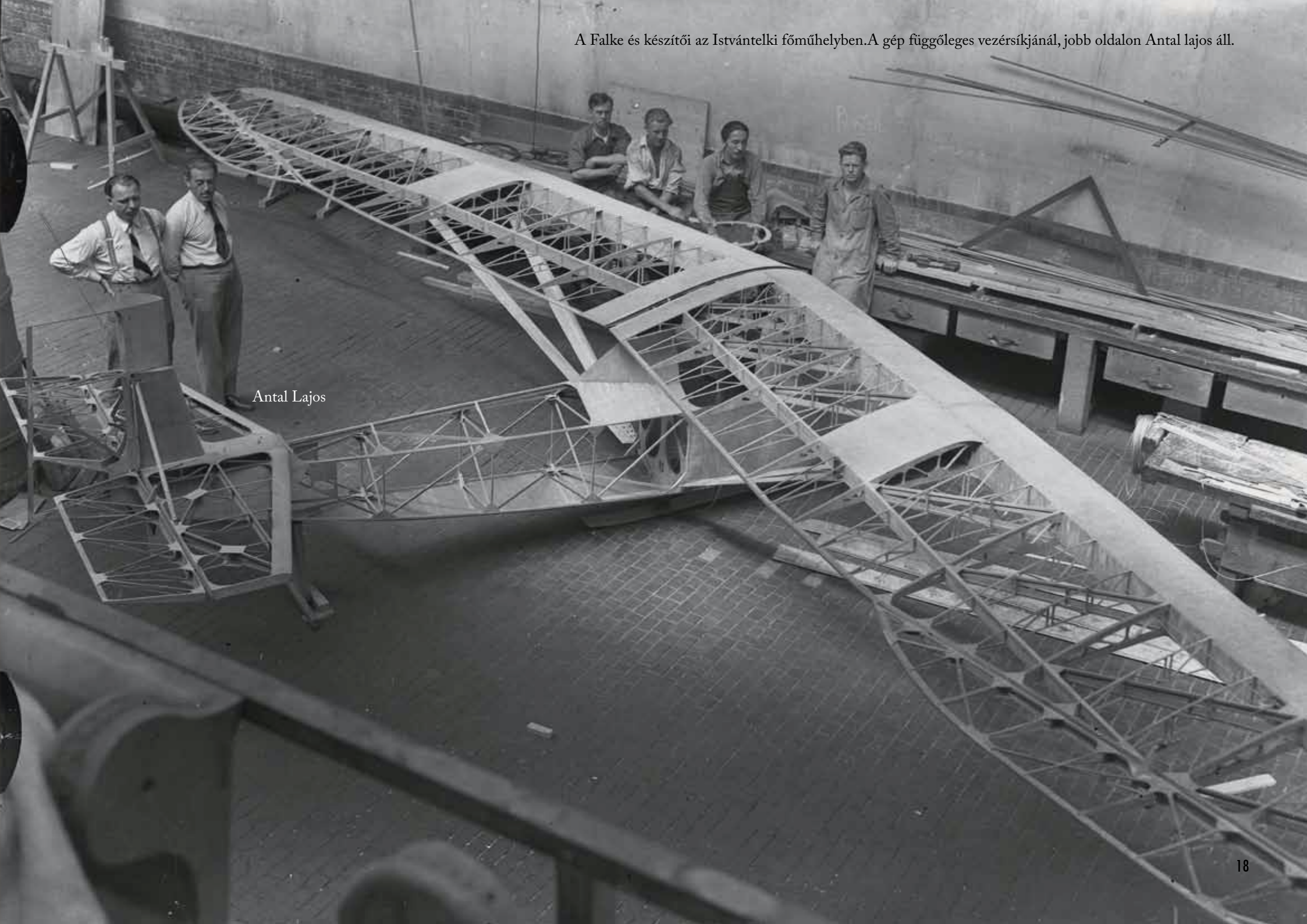
Ilyen volt a kilátás a jobb szárnyra a Falkéból. A gép felépítése miatt, a pilóta maga fölé nem láthatott, mivel a szárny épp ott helyezkedett el. A képen jól láthatóak a dúcok amellyel a szárnyak kapcsolódtak egy erősebb törzskerethez.



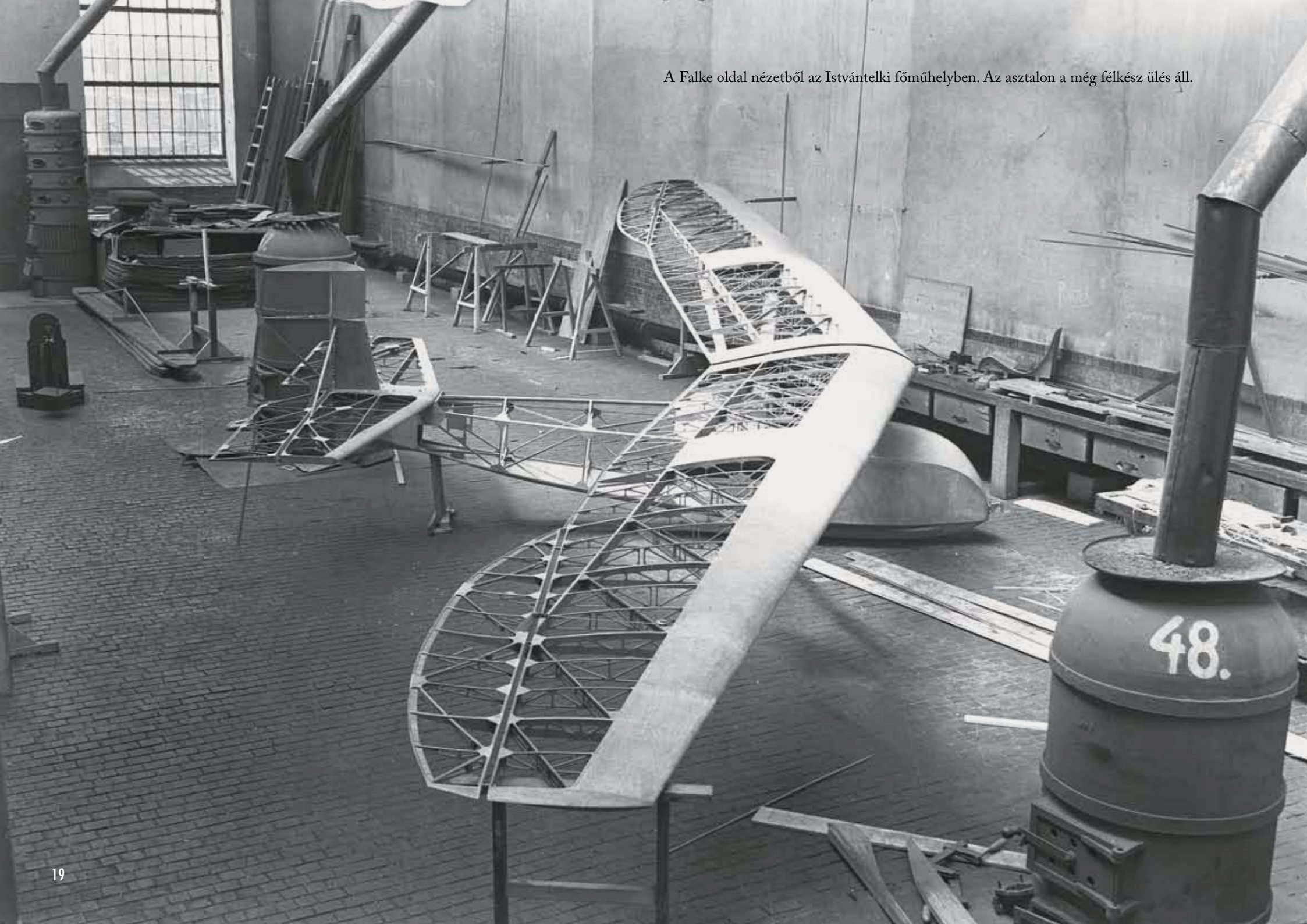
Leszállt a Professor a Budörsi hegyek mögött. Ezzel a géppel számos rekorot repültek a MOVERO pilótái az 1930-as években.



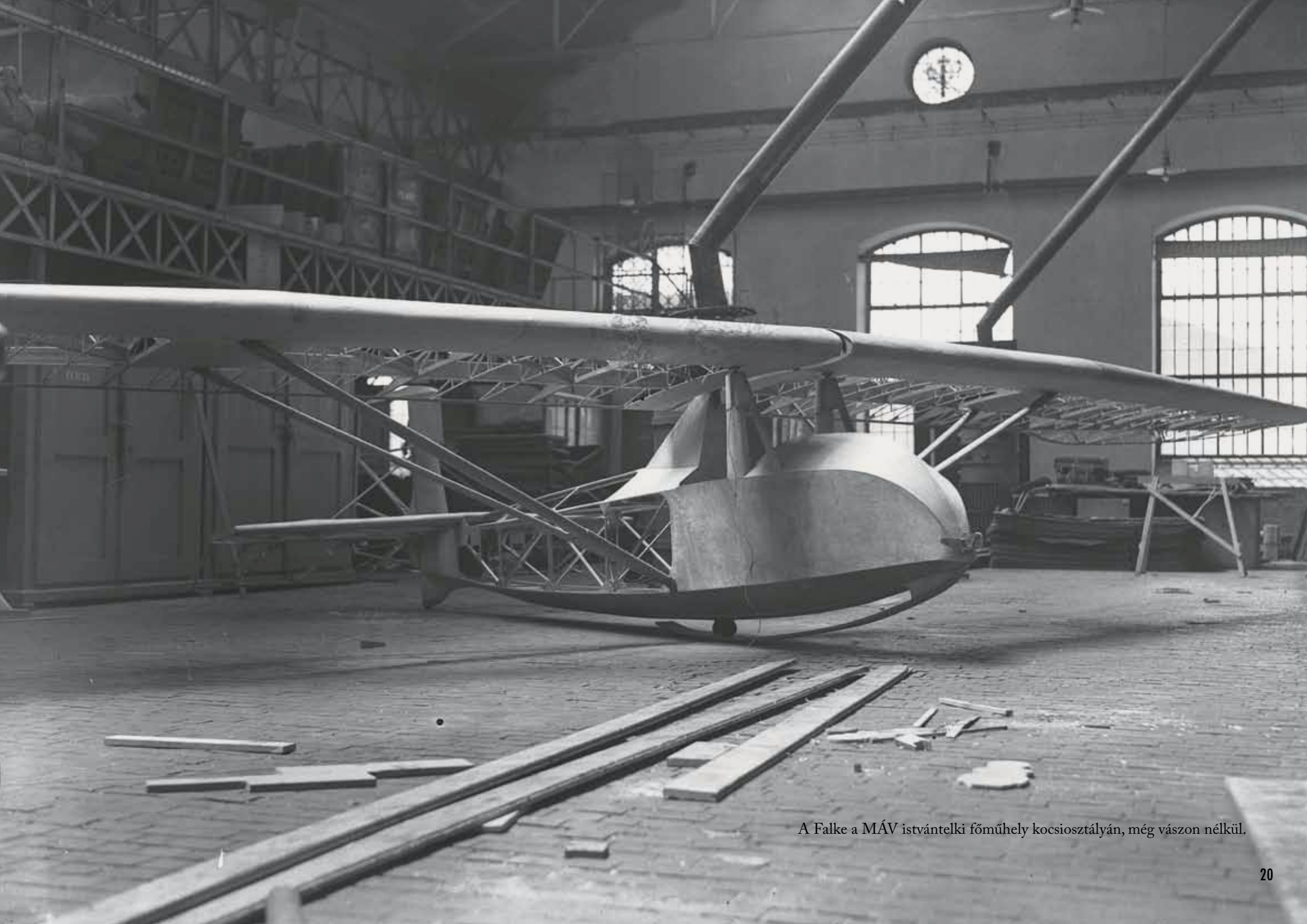
Épülnek a Grüne Post szárnyai.



A Falke és készítői az Istvántelki főműhelyben.A gép függőleges vezérsíkjánál, jobb oldalon Antal lajos áll.



A Falke oldal nézetből az Istvántelki főműhelyben. Az asztalon a még félkész ülés áll.



A Falke a MÁV istvántelki főműhely kocsiosztályán, még vászon nélkül.

Az elkészült Falke a MÁV hangár előtt. A gépnél bőrkabátban Antal Lajos klubelnök áll. A képen már rá is került a MÁV Testvériség SE címere és a gép neve: TESTVÉRISÉG I.

Antal Lajos

A-vizsga jelvények, a 30-as-40-es évekből.



.....Az A-vizsga jelöltnek tehát tudnia kell, hogy a repülés annyi, mint sebesség és a sebességét veszített gép mint egy szárnyaszegett madár földre zuhan; a gép siklási sebességét suhogásából kell megítélni; a botkormány megnyomásával a gép sebességet nyer, meg-húzásával azonban veszít; gépünk akkor repül normál-siklószögben, ha sebessége, a magassági kormány normálállása mellett, egyenletes marad; repülés közben másra ne nézzen, csak a láthatárra és az iránypontra; csak közvetlen a leszállás előtt figyeljen a talajra; a gépet állandóan vízszintes helyzetben kell tartania, melyet érzékével és a láthatárról állapíthat meg; az oktató által a startnál megadott kormánybeállítást csak akkor változtassa meg, ha a gép emelkedne és ezáltal sebességet veszítene (megnyomni), az egyik szárny „lógna" (ellene csűrni), vagy ha az iránypont pldalt eltolódna (lábbal azon az odalon belépni); a kormánymozdulatoíkat idejében kell kezdenie, fokozatosan és nyugodtan végrehajtania, azután a kormányokat megint normál- helyzetbe vissza kell állítania; a gépnek nincs elegendő sebessége, ha a kormánymozdulatokra nem, vagy csak; nehezen reagál; mindenkor, ha baj van, elsősorban a botkormányt kell megnyomnia, mert a bajoknak 90%-ban sebességvesztés az oka; közvetlen földreérés előtt a botkormányt kissé húzza meg,, miáltal a merülősebességet és ezzel az ütődés erejét csökkenti; a lábakat a gép teljes megállásáig a lábkormányról levenni nem szabad, mert ez lábtöréshez vezethet, szeles időben leszállás után a gépen ülve kell maradni; ha leszállás közben a gép törne, jelézni kell, hogy a vezetőnek nem történt semmi baja; tapadós vagy süppedős talajon vialó. leszállásnál a gépet ki kell lebegtetni, ne hogy fejre álljon vagy átvágódjon; a repülés nem művészet, csak fegyelem és intelligencia kérdése. A kezdő átlag 20 repüléssel jut el az A-vizsgáig.....

Helbig René Légiturista című könyvéből 1934-es kiadás.

1933



Liszkai Sándor a Grüne Post vízszintes vezérsíkjával.



Épül a Grüne Post a MÁV műhelyében.

Kertész László Érehegyi János Szabó Antal Szabó István

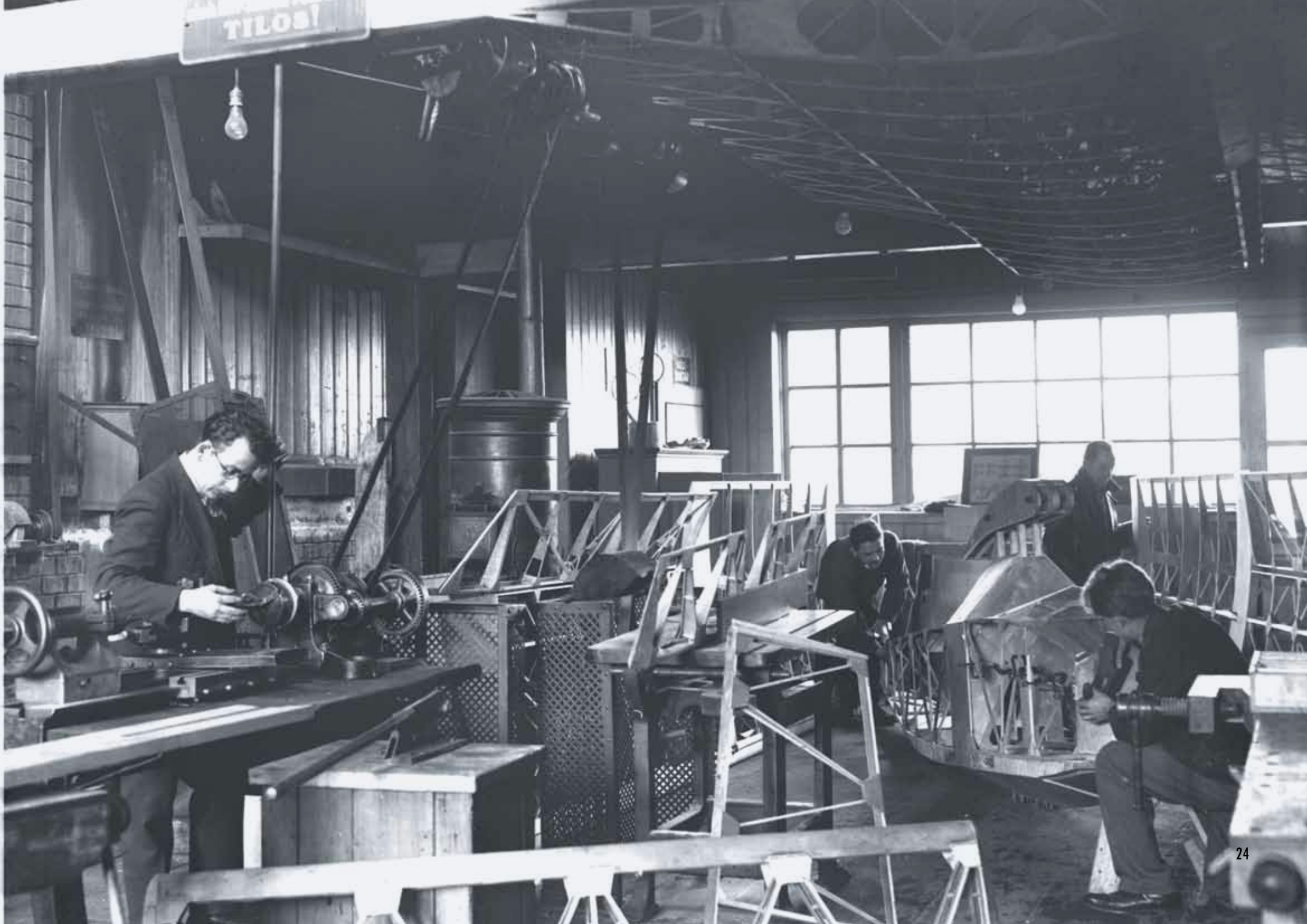
Június 6-án Antal Lajos 9 perc 10 másodperc repült idővel, a Falke típusú gyakorló vitorlázógéppel több kísérlet után "C" vizsgázott. Ezzel a repüléssel az első MÁV tagként a 18. számú pilótaigazolványt kapta. Megnyílt a lehetőség a többiek előtt is a "C" vizsgák elérésére. Június 18-án Liszkay Sándor MÁV lakatos a Falkéval 8 perc 48 másodperc repült idővel tett "C" vizsgát: a 20.számú "C" vizsga jelvényt kapta.
Július 16-án Formanek La.ios Farkashegyről indulva egy Professor típusú géppel 36 km távolságot repült és Tahitótfalu mellett szállt le.
Július 16-án Liszkai Sándor 57 perc időtartamot repült és így vontatásos indulásra is /jogosultságot szerzett.
Szeptember 17-én Liszkay Sándor az északnyugati lejtő felett a Falkéval 2 óra 17 percet vitorlázott és kb. 500 m magasságot ért el.



Kertész László Liszkai Sándor

Kertész László és Liszkai Sándor a Grüne Post bal szárnyával a főműhely udvarán


Épül a Grüne Post az Istvántelki főműhely udvarán.
Érehegyi János
Csányi Károly
Gelencsér József
Horváth Ferenc
Kertész László
Szabó Antal
Antal Lajos


TILOS!

1934

Március 4-én Szabó István Falke típusú géppel 1 óra 5 perccel "C" vizsgát tett, a 26.számú jelvényt kapta.
Később Tariska Ferenc Március 11-én, szintén a Falkéval 33 perc 5 mp idővel "C" vizsgát tett, a 29.számú jelvényt kapta.
Március 25-én elkészült a repülőműhelyben a Grüne Post típusú gép és a Baba névre keresztelték.
Július 5-én az Észak-nyugati lejtő felett Kelényi László MOVERO oktató 9 óra 26 percet vitorlázott ezzel új tereprekordot állított fel.
Július 6-án Pap Antal, a MOVERO tagja "C" vizsgára indult a szekrényesről egy Hangwind típusú gépen. Az erős szélben a Sorrentó szélárnyékában, a Kút-völgyben lévő kút mellett a gépével lezuhant és halálosan megsérült. Pap Antal a magyarországi vitorlázórepülés első mártírja.
Július 6-án Szabó Antal a Falkéval 2 óra 15 perces repülésével "C" vizsgát tett, a 38. számú jelvény tulajdoosa.

Így írták le a Grüne Post avatóját.:

1934.III.25.:

.....Dk-i és D-i szél mellett a Mávaero Grüne Post gépkertesztelője után a szélmérőtől a Mávaero a Zöglinggel és a Falkéval, a Dk-i lejtőn a Grüne Post géppel startoltatak A nagyszámú közönség tetszését nyerték el.....



A Falke gumiköteles start előtt áll.

Repül a Grüne Post, de nem váltja be a reményeket.

Tagok a Grüne Post elött. A képen balról a második: Szabó István, az ötödik: Tariska Ferenc.



MAGYAR AERO SZÖVETSÉG
FÉDÉRATION AÉRONAUTIQUE HONGROISE

Hinek egy Istenben, hiszek egy hazában
Hiszek egy ideni hős igazságban.
Hiszek Magyarország feltámadásában!
Ámen.

904/1934 szám.

Budapest, 1934. julius 7.

Nagyságos

K e l é n y i L á s z l ó urnak,

a MOVERO főoktató helyettese,

B u d a p e s t .
II.Kagyló utca 4.sz.

Örömmel értesültünk a sajtó utján arról,hogy Nagyságod julius hó 5.-én a budaörsi terep felett 9 óra 26 perces időtartamu vitorlázó repülést végzett.Sajnáljuk,hogy a légköri viszonyok a fennálló időtartam rekord megdöntését nem tették lehetővé.

Mindazonáltal felhasználjuk ezt az alkalmat,hogy Nagyságodnak a magyar motornélküli sportrepülés fejlesztése érdekében kifejtett elismerésre méltó teljesitményéért ujólag őszinte köszönetünket fejezzük ki.

Fogadja egyn hazafias tiszteletünk kifejezését,amellyel vagyunk

az elnök Őfensége megbizásából

ü.v.alelnök. h.elnök.





Svachulay Sándor Szent György típusú gépével a Farkashegyi katlanban számos repülést végeztek, majd a gépet 1935-ben összetörték. A második képen szépen látható a teljesen kopasz szekrényes.

Kelényi László a MOVERO főoktató helyettese 1934.Július 5-én 9 óra 26 perces repülést végzett a budaörsi terep felett, egy Professor típusú géppel. De sajnos a fenn álló rekordot nem sikerült megdöntenie amelyet ekkor Molnár Árpád tartott fenn 10 óra 7 perces repülésével. (1933.Június 28.)



A Babát indítja egy MÁV-os okató siklórepülésre.



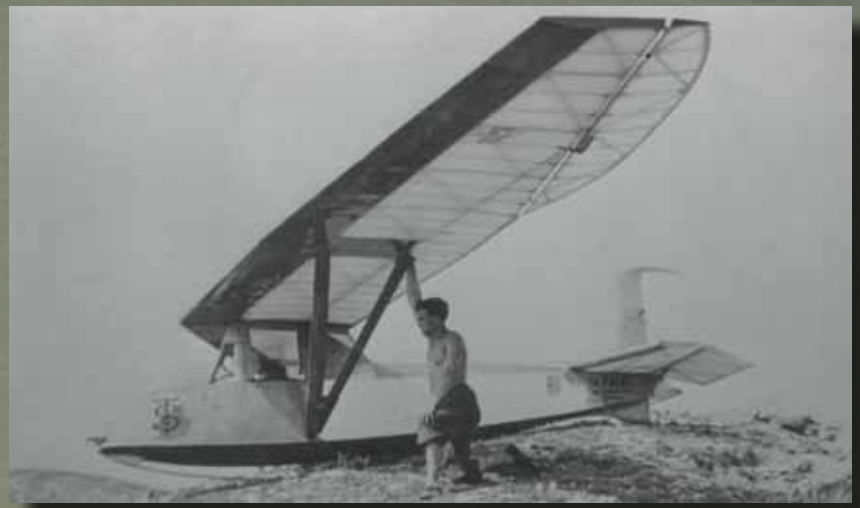
A MÁV Testvériség kisháza a MÁV hangár mellett. Mivel a repülklubbnak ekkor még nem volt semmi féle pihenőhelye, így az év folyamán elkezdték építeni. A képen a ház még félkész állapotban van.

Lejtőzik a Falke.
A gépet elsősorban azért építették mivel a MÁV repülőklubnak abban az időben, még nem volt jobb teljesítményű gépe a Zöglingnél, vagy a Hol's Der Teufelnél. Így egy ilyen típusú géppel, már egyszerűbben repülhették meg a "C" vizsgákat.





Liszkay Sándor a Falke dúcát fogja. A gép orrára már ráfestették a Repülőklub jelvényét.

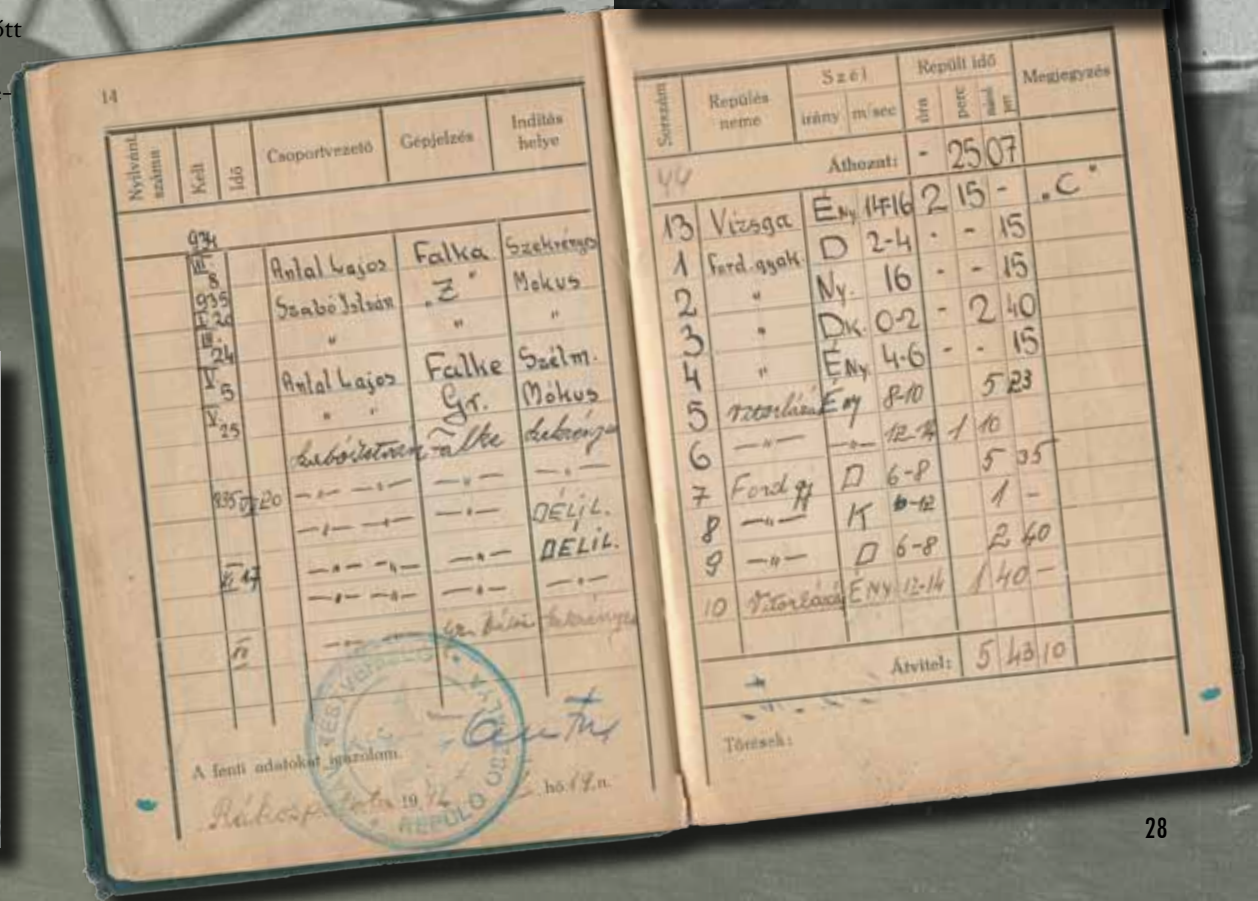


Antal Lajos a Falke előtt indít siklásra egy hölgyet, a kútvölgyi teréről.

A törött Falke a lejtő fái között.(1934.07.08.).



Szabó Antal startkönyve (részlet).
1934.07.08-án repülte meg a "C" viszgáját, amely a 38.számú jelvényt jelenti. Ezt a feladatot 2 óra 15 perces repüléssel teljesítette.Sajnos ez alatt az idő alatt elfáradt és a gépe dugóhúzóba esett az ény-i lejtő felett. A fáradt pilóta nem tudott semmit tenni és így a gép a lejtőn lévő fákba csapódott szerencsére. Szabó Antalnak nem esett baja, de a gépe, amivel repült, a Falke csak könnyebb sérülést szenvedett.



1934.VII.8-án a farkashegyi vitorlázó terepen Pap Antal térképész főmhadnagy a Hangwind géppel lezuhant és szörnyethalt. Az esetet a Bernard Mátyás nyugalmazott repülő alezredes főoktató által vezetett naplóban hiányosan és a valóságnak nem megfelelően van leírva. Az esemény pontos és valóságnak megfelelő története a következő:

A MOVERO farkashegyi terepén, a repülőszolgálatot és a növendékek kiképzését 1933 közepétől főoktató-helyettesi minőségében egyedül, Kelényi László végezte. Bernard főoktató még a startokhoz sem igen jött ki, az egész repülési idő alatt, az "otthon" éttermében borozgatott, keresztrejtvényeket fejtett és a foglalkozás után a naplóba bevezette a Kelényi által közölt adatokat és eredményeket. VII.8-án reggel Bernard és Kelényi szóváltásba keveredtek, mire Bernard kijelentette, hogy az napra ő veszi át a kiképzés vezetését és 11 óra 40 perckor a "Szekrényes"-i starthelyre vitette ki a "Hangwind" nevű gépet.
Ezt a gépet egy nagyobb géptörés után a MOVERO műhelyében megjavították és Kelényi VI.24-én berepülte. A gép igen erősen faroknehéznek bizonyult, kormányozhatatlan volt. A Mókusvölgyből ellenkormányzás dacára kifordult Budaörs felé. Kelényinek nagy szerencsével sikerült akrobatikus teljesítménnyel (a magassági kormányt lábbal teljesen előrenyomva és előredőlve a gép orrára) az országút közelében leszállni. Ezután a gép orrába egy 10 kgr-os homokzsákot köttetem, ezzel a gép stabilitása rendbejött. Bernard alezredes a starthelyen a homokzsákot kivetette. Ezt látva hozzáléptem és figyelmeztettem, hogy a gép így repülésre alkalmatlan. A szóváltás során figyelmeztetésemet és tiltakozásomat 3-4 ízben megismételtem, minden esetben fölényeskedő elutasító választ adott, kijelentve, hogy ő itt a parancsnok és nem tűr beleszólást. Ezután kijelenti, hogy sorrenben:
(1. Mateóczy ; 2.Pap ; 3.Jeney) fognak a géppel startolni. Erre közöltem Bernard alezredessel, hogy a három jelölt közül egyik sem alkalmas még a "Szekrényesről" való indításra. Mindhárom kiképzését több mint egy éve én intézem, Bernard hónapok óta még csak nem is látta őket repülni, tudásukat nem tudhatta megítélni. Újból és újból figyelmeztettem, hogy
a gép homokzsák nélkül kormányozhatatlan, mire végül is azt mondta, hogy a könnyebb súlyú Mateóczy helyett a nehezebb Pap Antal induljon elsőnek. Megpróbáltam megmagyarázni neki. hogy a vezetőülésben lévő nagyobb súly nem változtat a gép faroknehézségén,
mert az ülés a súlypontban van elhelyezve. Azzal utasított el, hogy ne alkalmatlankodjak tovább és parancsot adott a startra.
A start után a gép kissé emelkedve kilebegett a nyeregig. Tisztán lehetett látni, hogy Pap kétségbeesve nyomogatja a magassági kormányt és a jobbra forduláshoz szükséges oldalkormányt, anélkül hogy a gép a kormánymozdulatokra reagált volna. Néhány másodperces lebegés után
a gép jobb szárnyánát félfordulattal lecsúszott és meredeken levágódott a Mókusvölgybe. Lerohantam a roncshoz, ahol Pap az utolsókat lélegezte, széttört koponyával, azonnal meghalt. Felmentem a Szekrényesre az ott maradt Bernard alezredeshez, aki azzal fogadott, hogy "Ugye nem történt semmi baj." Közöltem vele, hogy Pap meghalt, hogy ő Pap halálának az okozója és, ha azzal Papon még segíthetnék, őt azonnal feljelenteném emberölésért. Közölte továbbá vele, hogy a jövőben a repülő szolgálat és a kiképzés terén részéről semmiféle beleszólást nem fogok eltűrni. Ő kijelentette, hogy kívánságomat tudomásul veszi és ahhoz fogja magát tartani.

1975

Kelényi László



Pap Antal síremléke a Kútvölgyben a Kút mellett.

Pap Antal (1902-1934)

Magyar Királyi térképész főhadnagy, a Magyar vitorlázórepülés első mártírja.
1934.Július.8-án halálos balesetet szenvedett a MOVERO egyik Hangwind típusú gépével.
Halálának okát a látható levél tartalmazza.



Valószínűleg ez volt Pap Antal gépének a maradványa a Mókusvölgyben. Jól látható hogy a gép farokrészére nagyobb mennyiségű fát tettek mint a többire.



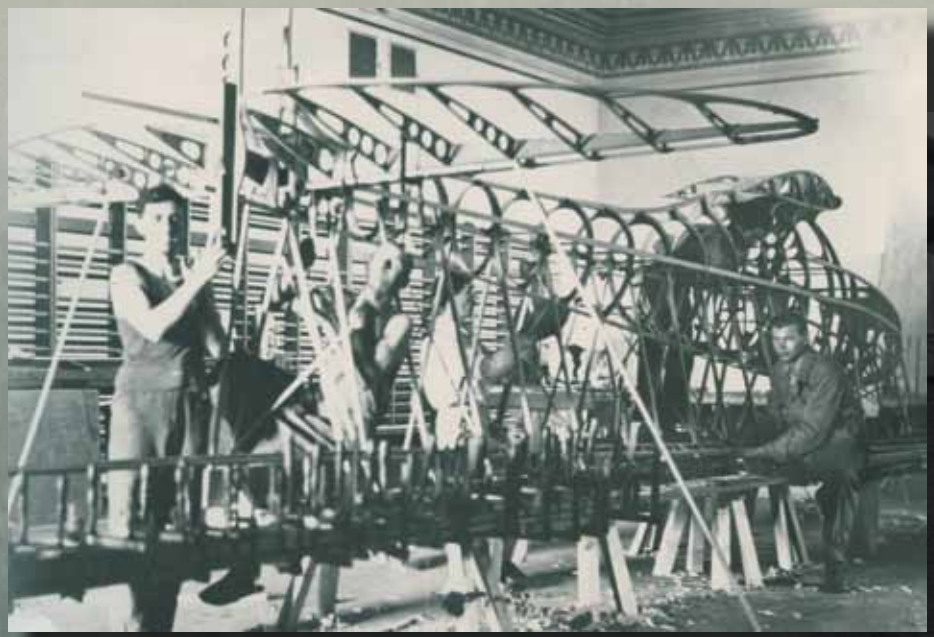
Felavatják a Grüne Post-ot 1934 Március 25-én. A hölgy mellett jobb oldalon Antal lajos és a kép bal szélén pedig Janka Zoltán áll.



A MÁV elnöksége látogatást tett a Farkashegyi repülőterepen. Itt a három legjobb MÁV-os pilótát mutatták be nekik.Balról-jobbra:Liszkay Sándor, Szabó István, Tariska Ferenc.
Ők 1934-ben szerezték meg a C-vizsgát.



A MÁV elnöksége a hangár és a gépek között. Ilyen látogatásokat számtalanszor tettek itt a repülőtéren, általában
olyan alkalmakkor, amikor valamilyen fejlesztésre került sor.



Épül a MOVE Karakán. Látható , hogy az asztalosok egy tornateremben
gépet. Mivel a falat bordásfalak borítják.

Turisták a Baba előtt. A Babát először két ülésesnek tervezték, de ez a terv dugába dőlt.





A MÁV Testvériség SE repülőgépparkja a MÁV hangár előtt.Balról-jobbra Falke, 3 Zögling, Grüne Post.

A Grüne Post arcképes igazolvány képe. A gép a MÁV Testvériség SE hangára előtt áll.



Tariska Ferenc (jobb ülésben) és egy ismeretlen tag a kétüléses Grüne Post “Baba” típusú gépben.



A MÁV Testvériség SE Repülőosztályának gépei és teljes tagsága a hangár előtt.



1935

Február 27-én elkészült a “MOVE Karakán”, a Farkashegy első igazi teljesítménygépe.
Március 24-én Lovas István 12 perc, 31 másodperc idővel “C” vizsgázott.
Április 28- án Szabó István Falkéval, 5 óra 20 perces időtartam repüléssel, az egyesület tagjai közül az első “D” vizsga feltételt teljesítette. Megszületett az első MÁV teljesítményrepülés. Ugyanezen a napon Horváth Ferenc 24 perc, 45 másodperc idővel ötvenedikként “C”-vizsgázott.
Április 29-én Tariska Ferenc a Falkéval északnyugati szélben 5 óra 35 percet repült!
Május 10-én az eddigi eredmények elismeréseképpen a MÁV repülők használatba vették a Grunau Baby Il-t, a Légügyi Hivatal ajándékát. Ezáltal egy könnyen repülhető, jó tulajdonságú gyakorlógéppel gyarapodott a MÁV csoport gépállománya.
Augusztus 24-én Lovas István, aki időközben a szolnoki Egyesület oktatója lett, egy autóvontatásos bemutató repülés alkalmával lezuhant és repülőhalált halt.
Az ősz folyamán a legjobb vitorlázórepülők a mátyásföldi repülőtéren megkezdték a motoros repülőgéppel való vontattatás elsajátítását is.



Egy B-vizsga jelvény.

.....Ezekkel a gyakorlatokkal készül a növendék a B-vizsgára, mely hárömszori 1 perces, fordulókkal egybekötött, lesiklásból áll. B4 vizsga közben már 5—6 m/mp-es szél is fujhat.
B-vizsgajelöltnek a következőket kell tudnia: hogy fordulóba csak megfelelő siklósebességgel szabad menni, mert a gép különben könnyen megcsúszik.
orduló előtt mindig meg kell győződni arról, hogy a szárnyak vízszintesen állnak-e, mert pl. lógó balszárnnyal nem lehet jobbra fordulni; fordulóban a gépet nem kell erősebben bedönteni, mint amennyit a fellépő cetrifugális erő megkíván. Ez, akkor áll fenn, ha a testsúlyom nyomását az ülésre merőlegesen érzemí; a gép, ha a pilóta lógó balszárny vagy, balra csűrt kormány mellett az oldalkormányt jobbra belépi, feltétlen balra csúszik; a gépet kis oldalcsúszásbó’l visszacsűréssel, erős és sebes¬ségvesztés mellett történő csúszásból azonban csak előzetes ugyan¬azon oldalra való belépéssel és a magassági kormány megnyomá¬sával lehet kivenni, csak ezután lehet a lebillent szárnyat visszacsűrni; szélben nem az a gép sebessége, melyet a talajt figyelve észlelünk, hanem csakis az a légáramlat, melyet arcunkon érzünk és melyet a gép suhogásából tudunk megítélninormális siklórepülésben rövid széllökéseknél a magassági kormány beállításán nem kell változtatnia reppálya ellenszélben rövidül; hátszélben kinyúlik.; hegyoldalon felfelé való leszállás előtt a magassági kormányt meg kell nyomni, még pedig annál előbb, minél meredekebb a lejtő és minél erősebb az esetleges hátszeg hogy a leszálláshoz szükséges erős felhúzáshoz elegendő tartaléksebességünk legyen;lejtőn lefelé szél ellen nem lehet leszállni; leszállás előtt lehetőleg mindig sízél ellen forduljunk, a lejtő vagy talaj közelében ne végezzünk erősen döntött fordulót, mert a talaj menti áramlás mindig gyengébb, mint a ma¬gasban. A felső szárny tehát erősebb szelet kap mint az alsó, s így a gép még jobban bedül és könnyen lecsúszhat; újból, motor nélkül, nem lehet felfelé repülni és sebesség nélkül nincs repülés. Repterünk a B-vizsgához akkor alkalmas, ha 60 méter relatív magasságból indulva cca 450 méteres útat lehet megtenni (lásd az ideális lejtő keresztmetszetét),, beleértve legfeljebb két fordulót. Ha a rendelkezésünkre álló magasság csak 50 méter körüli, akkor 5—6 méteres szélben még mindig ki lehet hozni az egy percet, mert a hegyoldalban keletkező emelő szél csökkenti az abszolút merülősebességet. Ha így sem sikerül, akkor a kellően előkészített növendéket középteljesítményű vitorlázógépen indíthatjuk. Ennek merülősebessége kisebb lévén, a szükséges relatív magasság szél mellett cca 40 méterre csökkenhet.....

Helbig René Légiturista című könyvéből 1934-es kiadás.


MEGHIVÓ.

A MOVE HÁZIÜZEMÉBEN KÉSZÜLT 20 MÉTER FESZTÁVÚ NAGYTELJESITMÉNYŰ „KARAKÁN" TYPUSÚ VITORLÁZÓ

REPÜLŐGÉP AVATÁSÁRA.

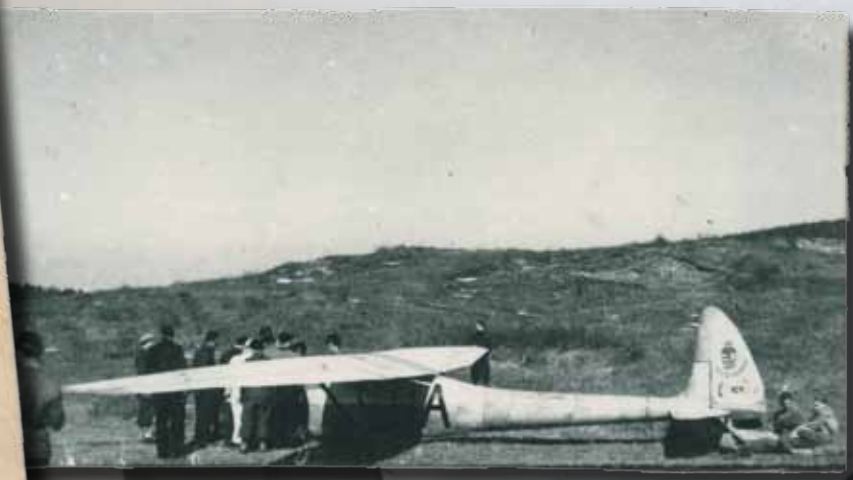
IDŐPONT: FEBRUÁR HÓ 27. DÉLUTÁN ½ 6 ÓRA. — HELY: ORSZÁGOS MOVE SZÉKHÁZ FEHÉRTERME (BUDAPEST, VI., PODMANICZKY-UTCA 45.) — A GÉP KERESZTELŐI TISZTÉT

VITÉZ JÁKFAI GÖMBÖS GYULÁNÉ

A M. KIR. MINISZTERELNÖK NEJE VÁLLALTA ÉS LÁTJA EL. BELÉPÉS CSAK MEGHIVOTTAK RÉSZÉRE! — A MEGHIVÓ FELMUTATÁSA KÖTELEZŐ! „BECSÜLETTEL A HAZÁÉRT!"

VITÉZ MARTON BÉLA s. k.
ORSZÁGOS ELNÖK.

MŰSOR A TULOLDALON







Meghívó a MOVE Karakán avatására 1935 Február 5-re. Az ilyen eseményekre általában főúri méltóságokat, olykor miniszterelnököket is meghívták, hogy népszerűsítsék a vitorlázó repülősportot.

Antal Lajos (ponttal jelölve) körbevezeti a MÁV vezetőségét a repülőtéren



Átadták a MÁV Sárgaházat 1935-ben. Az építését még 1934-ben kezdték el. A tetőszerkezetén egy gyöngyörű vaskorlát lett kialakítva, amelyben három sirály volt látható, és felkerült rá egy szélzsák is.
A korlátot később leszedték, vagy ellopták.
Ez egy kis pihenőhely volt a pilóták számára. Sőt még a téli időkben is meleg volt benne mivel egy fatüzelésű kályha is került bele az évek során.







1935. Augusztus 12-15-ig Gyöngyösön repülőtábort rendeztek.A képen a gyöngyösi hangár előtt áll a MÁV Testvériség gépparkja, néhány gyöngyösi és MOVERO gépek.1:MOVE Karakán,2:Grunau Baby (Csaba),3:MÁV Grunau Baby,4 Professor,5:Hol's Der Teufel,6:Zögling,7:Zögling

A MÁV Testvériség néhány tagja a Gyöngyös 33 előtt. Jobbról az első Gazdag Gyula ötödik Tariska Ferenc vitorlázórepülők.Előtéreben pedig egy Professor típusú repülőgép áll.





MÁV tagok a Gyöngyösi vasútállomásnál.



Repülőnövendékek pihenőben egy Zögling árnyékában.A tábor alatt ugyan úgy folyt a növendékképzés, mivel itt is volt lehetőség a gumiköteles mint a csörlő kiképzésre is.

Ilyen sátortáborban laktak a pilóták a tábor ideje alatt. Itt éppen a vacsora előkészítése látható. A sátortábor a hangárok melletti erdős részen volt.





A táborozók a hangár előtt az új sóstói Grunau Baby II előtt



A Magyar Aero Szövetség jelvénye.

1936

Az év elején a Repülőműhelyben megkezdték egy nagyteljesítményű Rhönadler építését. A körülmények gondos mérlegelés után döntöttek a 17.2 m fesztávolságú gép építése mellett. A legutolsó rhöni versenyen szereplő 60 gép közül 25 ilyen típusú volt és a legjobb eredményeket érték el vele.
November 14-én leplezték le Pap Antal emlékművét a kútvölgyben. Évközben néhányan megkezték Mátyásföldön a vitorlázógéppel való egyszerű műrepülés: dugóhúzó, bukóforduló és a bukfenc elsajátítását.

1936.X.18.:

Ragyogó napsütésben, nyugati szélben jöttek el a MÁV vezetői és 11 óra után jelent meg a MÁV igazgatója Samu Ottó helyettesével, Lohner Kornéllal. A hangár előtt felállított gépek megtekintésére, és a repülők üdvözlése után lekapcsolt a Grunau Baby majd később a Rhönadler is. Mindkettő remek műrepülést mutatott be, míg a HA-MIS gépen megjelenik Majoros, ki motoros mutatványaival ámulatba ejti a nagyszámú közönséget. A vitorlázógépek sokáig keringenek, majd újból magasságot nyernek és a biai földeken leszállnak.Samu elnökigazgató vendégül látja a meghívottakat a MOVERO otthonban.
Később megtekinti a MOVE hangárt és a MÁV filagóziát és a látottak feletti teljes megelégedésnek kifejezése után 1/2 1h-kor távozott azon ígérettel, hogy ezt a szép sportot hathatóan támogatni fogja. A szélmérő mellől a B-0104-el 2, a kútvölgyből 8 felszállást végeztek ; a Baby teljes felszerelése.

MOVERO napló (részlet)



Zögling 1937 telén pihenőben mészkősziklák között.

1937

Március 7-én Hédi Sándor 12 perc, 30 másodperc idővel "C" vizsgázott és a 87. számú jelvényt kapta.
Június 6-án Mátyásföldön Tariska Ferenc végrehajtotta az egyesület, egyben a magyar vitorlázórepülés második mentőernyő ugrását. A szolnoki repülőnapon szereplő "Viharmadarat" távvontatásból visszarepülte Mátyásföldre.
Ott kb. 1000 m magasan lekapcsolva, a negyedik bukfencnél háthelyzetben a kabintető elrepült. Ezután a gép háton, zuhanó spirálba került. Ebből nem jött ki, a magassági kormány is megsérült, a kormánymozdulatoknak nem engedelmeskedett. 300 m magasan, miután a bekötőhevedert kioldotta, Tariska kiesett a gépből és a Heineche-ernyővel simán talajt ért egy telken. Közben a gép üresen, továbbra is háton repülve földetért és alig 10 %-os sérülést szenvedett.

A földreszállás helyén az eperföldet a környékbeliek teljesen összetaposták és ezzel tetemes kárt okoztak a tulajdonosnak. A szenzáció azonban akkora volt, hogy még a kárt sem kellett megtéríteni, sőt a szerencsés kimenetelű balesetet a közeli vendéglőben ünnepelték meg, a kárvallott telektulajdonos számlájára. A "Viharmadár" sérüléseit kijavították és hamarosan újból repült, még hosszú évekig.
Július 26-án Gazdag Gyula 6 perc, 51 másodperc idővel "C" vizsgázott és a 30. számú "C" vizsga jelvényt és igazolványt kapta.
Október 3-án temették Liszkay Sándort, aki a korábbi gyöngyösi balesetekor szenvedett gerincsérülés következtében elhunyt.



Építik a Villámot a BSZKRT istvántelki főműhelyében a gép mellett áll Bélteky Sándor vitorlázórepülő. A repülőgép 1937 Szeptember 18-án készült el.



Egy Hol's Der Teufel ülésében egy hölgy.A gép mellett jobb oldalon Sziklai Lajos és a gép mellett közvetlenül bal oldalon Huszár András (Pufi) áll.



Sziklai Lajos C vizsgás repülő a HA-UCH lajstromjelű Udet U-12b típusú repülőgépben ül.

Egy pár nap a MOVERO életéből.

1937.IV.18.:

Erős Ény-i szél mellett Nagy Kornél
2 perc 30 mp és 2 óra 20 perces repülést végez (eddig a leghosszabb magyar C vizsga), a C-0104
gépen Vitéz Paál 2 óra 02 percet, Laicha 58 percet vitorlázik. Dr.Euber Sándor a MOVERO elnöke 15 új tagot avat MOVERO tagokká.Kovách Aladár és Takáts László BSZKRT repülő két 5 órát repülnek.

1937.V.3.:

K-ék-i szél.Lehúzatunk 120 db nyilatkozatot, mely szerint minden MOVE C-vizsgás kötelezi magát, hogy mint vitorlázó repülő csak a MOVE-repülésében fejti ki ilyen irányú tevékenységét.

1937.X.11.:

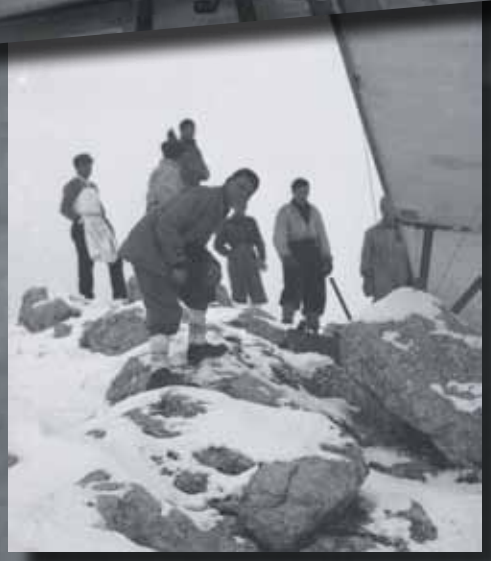
MOVERO:Meghívók készítése a keresztelőre.

1937.X.15.:

M.A.E.SZ-nél (Magyar Aero Szövetség) Vitéz Paál László műrepül.

1937.X.16.:

Utolsó előkészületek a gép keresztelőre.



MOVERO tagok egy Zögling mellett,1937 telén.



Sziklai Lajos a Hol's Der Teufel-ben a Szekrényes tetején. Ilyenkor még nem volt kész a beton alap a szekrényesen.



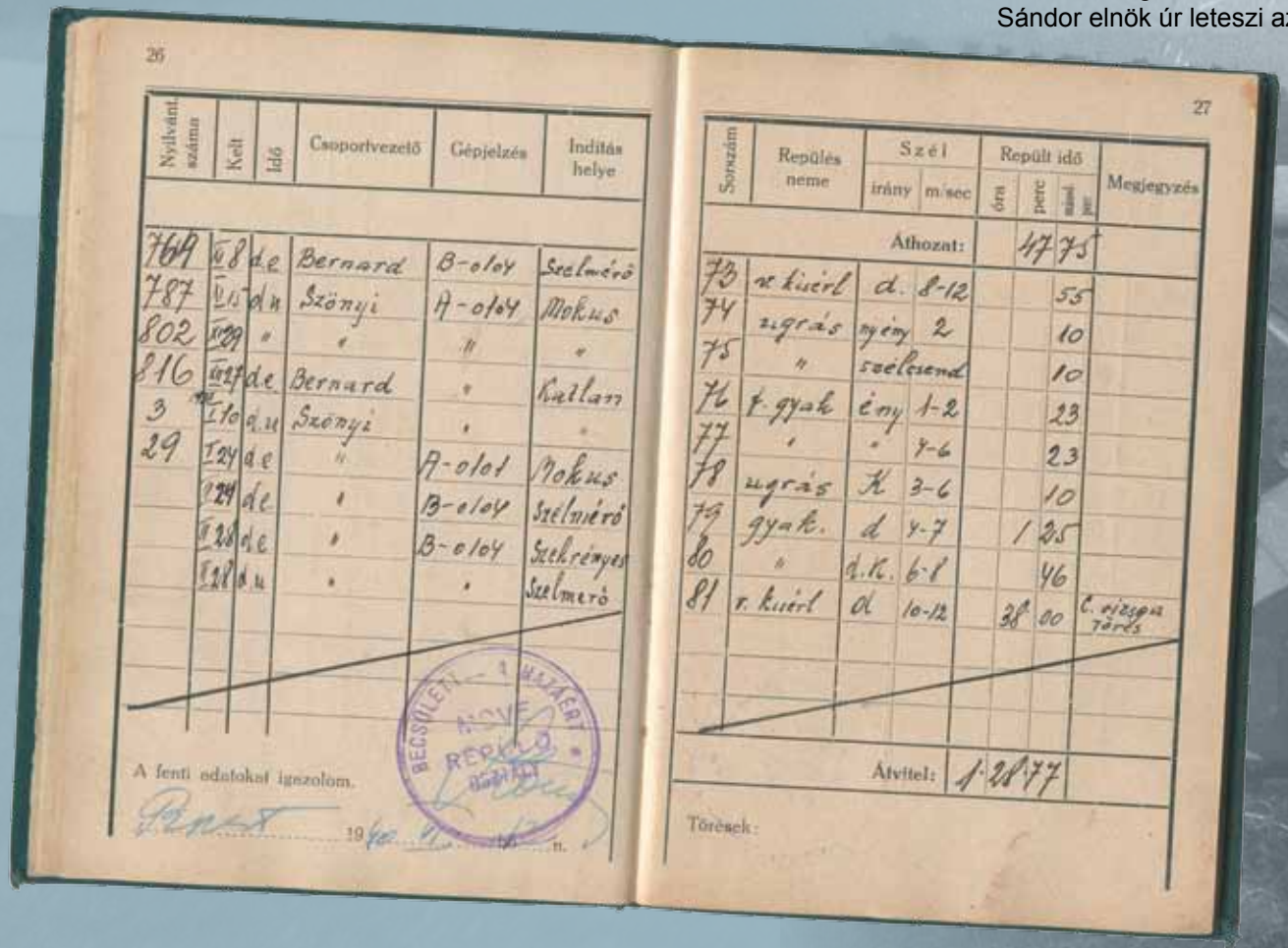
Pilóták pihenőben egy Hol's Der Teufel alatt.
A jobb szélen Stépán Kálmán növendék a bal szélen Huszár András.

..... A „C" vizsga jelöltnek továbbá értenie kell a gépek szerkezetéhez. össze- és szétszereléséhez, ismernie kell a különböző géptípusok repülőtulajdonságait, ezzel kapcsolatban természetesen az aerodinamikai alaptörvényeket is. Elsősorban a szárnyra ható és a szárnyon keletkező erőket, a tehetetlenség, a gyorsulás, a földi vonzóerő és a centrifugális erő mechanikai szabályait. A „C" vizsga, mint említettem, 5 perces vitorlázásból, tehát emelkedő légáramlatban magasságvesztés nélküli repülésből áll. A vitorlázó repülő kötelező képzése a „C" vizsgával lezárul. Az Aeroszövetség a „C" vizsgás pilótának pilótaigazolványt állít ki, amely ma a szakaszkolgálati engedélynek felel meg.....

Helbig René Légiturista című könyvéből 1934-es kiadás.

1937.X.17.:

A C-0104 gépnek a Csaba és a 12m-es Zöglingnek a Fecske névre való keresztelése. Előbbi vontatás után műrepül ; vontatva lesznek még a Szittya és a Rhönadler. Az új növendékek fogadalomtétele.Minden tervszerűen zajlott le. A Fecskén 40 mp-vel Dr.Euber Sándor elnök úr leteszi az A vizsgát.



26

Nyilvántartási száma	Kelt	Idő	Csoportvezető	Gépjelzés	Indítás helye
769	VIII 8	d.e.	Bernard	B-0104	Szelmérő
787	VIII 9	d.u.	Szönyi	A-0104	Mokus
802	VIII 9	"	"	"	"
816	VIII 7	d.e.	Bernard	"	Kutlan
3	VIII 10	d.u.	Szönyi	"	"
29	VIII 24	d.e.	"	A-0101	Mokus
	VIII 24	d.e.	"	B-0104	Szelmérő
	VIII 28	d.e.	"	B-0104	Szekrényes
	VIII 28	d.u.	"	"	Szelmérő

A fenti adatokat igazolom.

19

BEÉSZLELT – 1 HUZÁSRA NOVE REPKLŐ

27

Sorszám	Repülés neme	Szél irány	Szél m/sec	Repült idő óra	Repült idő perc	Repült idő mp	Megjegyzés
		Áthozat:			47	75	
73	x kiséri	d.	8-12			55	
74	ugrás	nyug	2			10	
75	"	szélcsend				10	
76	f. gyak	ény	1-2			23	
77	"	"	4-6			23	
78	ugrás	K	3-6			10	
79	gyak.	d	4-7		1	25	
80	"	d.K.	6-8			46	
81	r. kiséri	d	10-12		38	00	C. vizsga törés
		Átvitel:		1	2877		

Törések:

Vitéz Paál Lajos a Csaba névre keresztelt Grunau Baby II-ben.



Sziklai Lajos startkönyve (részlet)
Az utolsó start ezen az oldalon látható, hogy egy "C" vizsga volt, de töréssel végződött. Számos ilyen törés volt hosszabb repülés után, mivel a pilóták elfáradtak.

1938

Az év folyamán ugrásszerűen fokozódó eredmények születtek, a teljesítményrepülések is megindultak. A gépállomány növelésére a Repülőműhelyben megkezdődött újabb két Zögling és egy M-22 típusú, nagyteljesítményű gép építése.
Az ősz folyamán a motoros vontatásos kiképzés is megindult, hat vitorlázórepülő 22 vontatásos felszállást végzett.
Az első távrepülésekkel az Egyesület felzárkózott az országban működő többi egyesület teljesítményei mellé.
Megalakult az egyesület motoros szakosztálya is. Az első Klemm 25 motoros gépet beszerezve, Augusztusban repülni kezdtek. A gépet Majoros János és Antal Lajos vette át Döblingenben és légi úton szállították haza.
Augusztus 29-től December 11-ig összesen 497 felszállást, 55 óra 50 perc időtartamot repültek, Jenik Győző motoros oktató vezetésével. Megkezdték két "C" vizsgás vitorlázórepülő átképzését is motoros repülésre.

Március 15-én Mucska Emil 17 perc repült idővel "C"-vizsgázott a Segel Zöglinggel. A 108. számú "C" vizsga jelvényt kapta. Ugyanezen a napon Horváth László 6 perc 26 másrdperc idővel a 109. számú "C"-vizsgát teljesítette.
Március 27-én Horváth Ferenc a "Szélvész" nevű Segel Zöglinggel 8 óra 5 percet vitorlázott és Szabó István a Grunau Baby II géppel 6 óra 15 perc időtartamot repült. Április 2-án Bánhidi Gyula 9 perc repült idővel "C"vizsgázott, a 120. számú jelvényt kapta.
Május 15-én Tariska Ferenc megszerzi magának és a MÁV Testvériségnek az első ezüst teljesítmény jelvényt. Korábban, még 1935-ben, 5 óra 35 percet vitorlázott a Falkéval, Most 1104 m magasságot és 105 km távolságot ért el a "Viharmadárral". Budaörsről indulva, a Losonc melletti Rappon szállt le. A 6. számú magyar ezüstkoszorút kapta, nemzetközi ISTUS száma 730.
Június 16-án Hédl Sándor Falkéval 5 óra 3 perc időtartamot ért el.
November 6-án Hamar Zoltán és Győrvári Ernő "C"-vizsgázott a Segel Zöglinggel.

Tariska Ferenc

Kiváló Sportrepülő. Az elsők között tanulta meg a repülés alapjait a MÁV Testvériség SE-ben.Ő volt az első MÁV-os ezüstkoszorús.Később a 4.számú aranykoszorús teljesítményjelvény tulajdonosa.A 300 km-es távot egy Pilis típusú géppel teljesítette.



Stépán Kálmán a Kútvölgyben a MOVERO Prüfling mellett.



Laicha László repülésre indul erős Ény-i szélben a szekrényesről, egy Segel Zöglinggel.



Iskolagépek indulnak a szekrényesre 1938.



MOVERO tagok egy Prüfling előtt. A pilóták akkor különböző féle overálokban, egyesületi egyenruhákban repültek.



Cipelik a Zöglinget a csupasz kútvölgyben.



Egy Hol's Der Teufel útban a hangárok felé. Akkoriban mivel vontató eszköz nem volt, így az ott legelő szamarakat fogták be, a gépek visszahúzására.



Egy levelező lap a Wasserkuppéból. A lapon egy Minimoa látható repülés közben a Rhöni repülő emlékmű fölött. A lapot Stépán Kálmánnak küldték barátai, a Német vitorlázórepülés bölcsőjéből.



Leszállt a Gruanu Baby II a biai földeken. A gépcipelők ilyenkor síelve mentek le a gépekért.
A Csiki-hegyek lankáin, a gép kabinjába tették be a síléceket és síbotokat.



Szőnyi József egy Zöglingben 1938 Novemberében. Háttérben a MÁV hangára.

Méray Horváth Róbert (1922-1945)

A legkiválóbb Magyar vitorlázórepülő.
Ebben az évben kezdett repülni a Farkashegyen. Számos rekordot állított fel. Mindíg is hű volt a Farkashegyhez. 1942-ben megkérték hogy legyen a MOM (Magyar Optikai Művek) repülőklubjának főoktatója. Itt számos rekordot repült az egyesület Kranich típusú gépével. Amikor nem jutott teljesítménygép akkor elővett egy Tücsköt és a lábára erősített variométerrel lejtőzött napestig. Sajnos 1945-ben ismeretlen okból kifolyólag az Orosz katonák lelőtték. A képen a 33 órás időtartam repülés után látható a Hármashatárhegyen egy Olympia Meise előtt.

Reggeli Eligazítás 1938-ban a hangárok előtt.

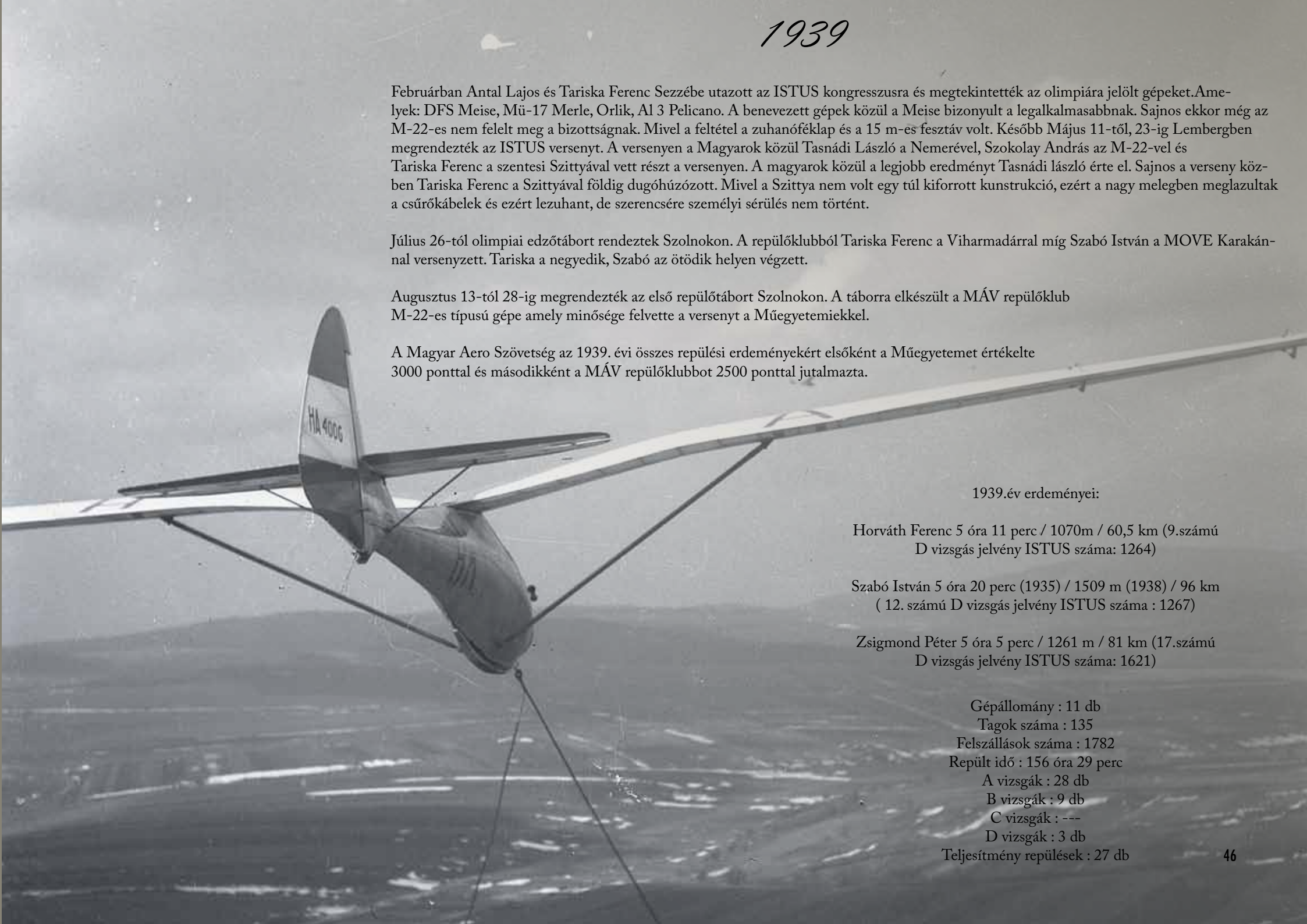
1939

Februárban Antal Lajos és Tariska Ferenc Sezzébe utazott az ISTUS kongresszusra és megtekintették az olimpiára jelölt gépeket.Amelyek: DFS Meise, Mü-17 Merle, Orlik, Al 3 Pelicano. A benevezett gépek közül a Meise bizonyult a legalkalmasabbnak. Sajnos ekkor még az M-22-es nem felelt meg a bizottságnak. Mivel a feltétel a zuhanóféklap és a 15 m-es fesztáv volt. Később Május 11-től, 23-ig Lembergben megrendezték az ISTUS versenyt. A versenyen a Magyarok közül Tasnádi László a Nemerével, Szokolay András az M-22-vel és Tariska Ferenc a szentesi Szittyával vett részt a versenyen. A magyarok közül a legjobb eredményt Tasnádi lászló érte el. Sajnos a verseny közben Tariska Ferenc a Szittyával földig dugóhúzózott. Mivel a Szittya nem volt egy túl kiforrott kunstrukció, ezért a nagy melegben meglazultak a csűrőkábelek és ezért lezuhant, de szerencsére személyi sérülés nem történt.

Július 26-tól olimpiai edzőtábort rendeztek Szolnokon. A repülőklubból Tariska Ferenc a Viharmadárral míg Szabó István a MOVE Karakánnal versenyzett. Tariska a negyedik, Szabó az ötödik helyen végzett.

Augusztus 13-tól 28-ig megrendezték az első repülőtábort Szolnokon. A táborra elkészült a MÁV repülőklub M-22-es típusú gépe amely minősége felvette a versenyt a Műegyetemiekkel.

A Magyar Aero Szövetség az 1939. évi összes repülési erdeményekért elsőként a Műegyetemet értékelte 3000 ponttal és másodikként a MÁV repülőklubbot 2500 ponttal jutalmazta.



1939.év erdeményei:

Horváth Ferenc 5 óra 11 perc / 1070m / 60,5 km (9.számú D vizsgás jelvény ISTUS száma: 1264)

Szabó István 5 óra 20 perc (1935) / 1509 m (1938) / 96 km (12. számú D vizsgás jelvény ISTUS száma : 1267)

Zsigmond Péter 5 óra 5 perc / 1261 m / 81 km (17.számú D vizsgás jelvény ISTUS száma: 1621)

Gépállomány : 11 db
Tagok száma : 135
Felszállások száma : 1782
Repült idő : 156 óra 29 perc
A vizsgák : 28 db
B vizsgák : 9 db
C vizsgák : ---
D vizsgák : 3 db
Teljesítmény repülések : 27 db



Rotter Lajos Sezzében felszállásra készül az Orlikkal.



Hanna Reitsch a DFS Meise mellett.
Ezt a gépet tartották a legjobbnak a gépek elbírálásában, hogy melyik felelne meg a legjobban az Olimpiai játékokra. Ezt az eseményt még Antal Lajos és Tariska Ferenc is meglátogatta. A képen látható hogy a gép függőleges vezérsíkján lévő hororgkeresztet kitörölték egy filccel.

A BSZKRT repülő egyesület újonnan elkészült Rhönadlere amely az Arad nevet kapta. Ez volt a BSZKRT első igazi teljesítménygépe.



A Sezze-i repülőgépek bírái balról-jobbra:
Monteili (Olasz),Rotter (Magyar), Brautigan (Német),Nessle (Francia),Sukiewicz (Lengyel),Schreiber (Svájc).
Ezen az alkalmon a vezető vitorlázórepülő országok legjobb pilótái vettek részt.



Kovách Aladár a BSZKRT főoktatója a Rhönadler mellett.





Látogatók a Rhönadler elött, Budaörsön.



Az első repülőtáborban is részt vett a MÁV-os Grunau Baby.



Az olimpiai edzőtábor gépparkja Szolnokon elölről: 2 db Rhönadler,MOVE Karakán,Nemere, M-22, Minimoa



Repülőgépek Szolnokon balról-jobbra: Nemere, Minimoa, M-22, MÁV Rhönadler.



Útban a lembergi vitorlázórepülő versenyre. A három klub szállítókocsija látható.



Szőnyi József (1902-1989)

A 14.ezüstkoszorús jelvény tulajdonosa amelyet 1939-ben 60 km-es távrepüléssel és 2212 m-es magasságnyeréssel és 5 óra 15 perces időtartam repüléssel nyert el.
A magassági repülése egyben nemzeti rekord is volt 1939-ben.



Vitéz Paál Lajos a MOVE Karakánnal, vitorlázni indul a szekrényesről.



1939.V. 28. Keszthelyi István a kútvölgyben az általa összetört Vöcsökkel.



Laicha László a biai sarokban a MOVE Karakánnal.



A MOVERO csörlőautója. Ezekben az időkben számos repülőklub ilyen autókká alakította át gépkocsiaikat.
Bár a későbbiekben már a H.M.N.R.A. is adományozott ilyen autókat a repülőklubboknak.



Az Aranysas nevű Vöcsök pihenőben MOVERO tagokkal.



Szőnyi József a Grunau Baby-ben, jól látható a dúchoz kötött ejtőernyő (bekötött ejtőernyő).



Útban a szekrényesre egy Vöcsökkel.



A Movero növendékei egy Zögling előtt. A gép farkán egy kis, festett MOVERO jelvény része látható.



A MÁV repülőklub hangára előtt áll a Wrona Bis és a Segel Zögling.

Az M-22 összeszerelése az istvántelki főműhelyben.
Bal oldalon: Dohnál Vilmos mellette, Bányai István.



A Gerle vontatja a Rhönadlert (Viharmadár).





Az M-22 Építése a repülőklub műhelyében.



Útban a Zöglingek a katapultra szép felhős időben.

Takács Pál növendék egy Vöcsökben.



Vitéz Paál Lajos a Karakánban, a szélmérő mellett. A gépnél Laicha László és kutyája áll.





1940

A repülés március közepén kezdődött el. A farkashegyi hangár mellett felépítettek egy 4 x 12 méteres helyiséget, amelyet nyári táborozások idején a növendékek elhelyezésére és kisebb javítások elvégzésére használták.

Vitorlázószakosztály:

Április 21-én megérkezett a HA-5003 lajstromjelű, Gövier Göttingen 4 típusú, egymás melletti üléses, kétkormányos teljesítmény gyakorógép, amellyel a közforgalmú repülőtéren főleg a vontatásos kiképzést és a termikrepülés oktatását végezték.
Az év folyamán Hédl Sándor a Pamutipari Sportrepülő Egyesület oktatója lett. 5 óra 3 perc időtartam, 175 m magasság és 78 km távolsági repüléseiért a 23. számú ezüstkoszorús jelvényt kapta meg, nemzetközi sorszáma 178.

Augusztus 8-án Horváth Ferenc, a vitorlázószakosztály "D" vizsgás oktatója, aki katonai szolgálatot teljesített a veszprémi repülőtéren, egy véletlenül felrobbant bomba következtében, több bajtársával együtt életét vesztette.
Az augusztus 30-án tartott közgyűlésen az Egyesület tagjai elhatározták, hogy kiválnak a Testvériség Sportegyesületből. Megalakították a Magyar Államvasutak Sportrepülő Egyesületét. A 10 év után önállóvá váló Egyesület így jobban tudta biztosítani a folyton növekvő feladatok teljesítését.
Erre az évre esett a Debreceni MÁV repülő csoport működésének megindulása is a nyulai repülőtéren. Ez a tény is jelentősen hozzájárult a felszállások számának, valamint az "A" és a "B" vizsgák számának emelkedéséhez.
Az 1940. év vitorlázó teljesítmény repülései:

IV. 14. Tariska Ferenc M 22, Budaörs-Szeged, 160 km céltáv, 1763 m magasság.
V.13. Zsigmond Péter, Farkashegy-Szentes, 130 km.
V. 13. Horváth László, Farkashegy, 5 óra 07 perc.
V.26. Gazdag Gyula Rhönadler, Budaörs-Pilisszántó, 1340 m magasság.

Motoros szakosztály:

Az Egyesület motoros repülőgépeinek száma jelentősen gyarapodott Január 10-én megérkezett az Arado 79 túragép, április 3-án pedig a Klemm 35 műrepülő sportgép. Megrendeltek még az év folyamán 40 LE-s motorral egy Pinty és egy (60 LE-s) Zlin 212 típusú gépet. Vásároltak továbbá két 105 LE-s Hirth H.M. 504 A2 motort. Az egyiket tartaléknak szánták, a másikhoz sárkányt kívántak tervezni és építeni az Egyesület műhelyében.
A motoros gépekkel az előző évben vizsgázottak gyakorlatban tartását, valamint hat "C" vizsgás vitorlázórepülő elsőfokú kiképzését kezdték meg. Az erdélyi kérdés miatt a vitorlázókiképzés folyamatosságát június 30-tól szeptember 22-ig korlátozták, a motoros repülést pedig szüneteltették. Ez a teljesítményrepülések és a nyári táborozás elmaradását okozta.

A MÁV motoros repülőgépek 233 óra 6 percet töltöttek 1940-ben a levegőben.







1940.Március. 24. A Szittya III egy kemény leszállás után a kút-völgyben.
Akkoriban a repülőgép asztalosoknak bőven volt tennivalójuk. Ezt a gépet már nem javították meg. A gép összes repült ideje 1940-ig 9 óra 25 perc volt.A hangár leégésekor ez a gép is megsemmisült.A biztosító a gépet 4800 pengőre becsülte.

Egy Grunau Baby II és egy Pilis várakozóban.



Szőnyi József növendéket oktat.









Segel Zögling startol a bemutató dombról gumiköteles indításból.

A MOVERO néhány gépe a reggeli kipakolás után.



Gazdag Gyula a Vöcsökben, A MÁV-os sárgaház és hangár előtt





Stépán Kálmán a Farkashegyi buló előtt tiszteleg 1940 Január 14.



1940 Február 11 Stépán Kálmán első startjára indul a Grunau Baby II-vel.



A Grunau baby II és a Pilis a Biai földeken 1940 Február.



Huszár András a HA-4016-os Meiseében.



Az új Klemm 35 műrepülőgép Budaörsön.



Az újonnan érkezett Arado 79 és a Klemm 35. A bal szélen a Klemm 25 áll.



Laicha László startja a Karakánnal a szekrényesről 1940 Március 17. Később 6 perc után leszállt a Biai földeken.



Bolmann Béla az RWD 8-al vontatja a Göeviert.



A BSZKRT repülőegyesület Rhönadlere Budaörsön.A gép még 1939-ben összeszetört és ezért új orrészt kapott.
A gép mellett bal oldalon Takáts László BSZKRT oktató.





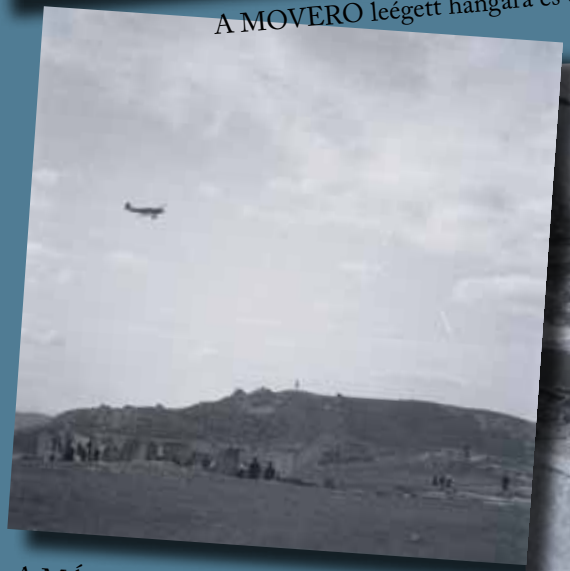
A MOVERO leégett hangára és otthona felülről nézve.



Egy leégett autóroncs az otthon mellett. Háttérben a MÁV kis otthona.



A leégett hangár. Amikor a pilóták megérkeztek, gépeik helyén már csak üszkös vasalások hevertek a porban.



A MÁV repülő egyesület Klemm 25 típusú gépe elhúz a leégett hangár, és pilótaotthon fölött.



A leégett pilótaotthon üszkös vaságyai.



A leégett pilótaotthon.Háttérben a szekrényes.



Winkler László és Berlánszky Iván 1940-ben.

1940.Április.6.

A MOVERO egyesület asztalosa Oláh József Károly sonkát akart füstölni a hangár mellett a dühöngő északkeleti szélben. Így a szél belobbantotta a hangárat, majd az otthont is. Sajnos így veszett el 10 év munkája.

1941

A Vitorlázórepülés Január-26-án kezdték el, de a kedvezőtlen időjárás miatt csak egy üzemet lehetett tartani.Márciusban már teljes létszámmal indult meg a repülés.Ugyanekkor megérkezett Esztergomból 6500 pengőért vásárolt Meise amely a HA-4026 lajstromjelet kapta.
Majd Április 6-tól egy repülési tilalom lépett életbe, ezért csak Május 4-én lehetett újra repülni. A H.M.N.R.A. repülőtábort rendezett a repülőtéren, amelyen 65 repülő levente kiképzését kellett megkezdeni a tábor eredménye:
35 "A" vizsga , 25 "B" vizsga , 10 "C" vizsga amelyet 2064 felszállással és 160 óra 44 perc repült idővel érték el.

Harmath Izabella egy Vöcsök típusú géppel 6 óra 3 perces repülésével női rekordot állított fel.
Ugyanekkor Zsigmond Péter 11 óra 15 percet repült. Ami egyben az egyesület leghosszabb repülése volt.
A kiképzést akkor Gazdag Gyula vezette így az egyesület a 20 alapi kiképzőkeret közül a legjobb eredményt érte el.

Augusztus 2-től 11-ig Hajdúszoboszlón teljesítmény és motoros továbbképző tábort rendeztek. Sajnos a tábor alatt nagyon kedvezőtlen volt az időjárás ezért csak egy 1241 méteres magassági repülést sikerült elérni.
A táborban összesen 25-en vettek részt. A repüléseket Tóth Géza meterológus tanár segítette tanácsaival.
Ezalatt farkashegyen Fábián Attila
teljesítette az ezüstkoszorús teljesítményjelvény utolsó feltételét.
(5 óra 5 perc ; 51 km (Budaörs-Őrkény) ; 1008 méteres magassági repülés.
Ezzel a 44.számú "D" vizsga tulajdonosa lett amely nemzetközi ISTUS száma 1857-es volt. Az egyesület ezen év alatt az alábbiakat teljesítette:
34 "A" vizsga , 23 "B" vizsga , 30 "C" vizsga , 5 "D" vizsga. A MÁV sportrepülő egyesületnek az 1941-es évben összesen 118 tagja volt.

A kiképzés folytaódott Debrecenben is. Új hangárt építettek és elköltöztek Hajdúszoboszlóra. Összesen: 1807 felszállásból 25 óra 53 percet repültek.

Modellező szakosztály:

A szakosztály az Északi főműhelyben kapott helyet.Összesen: 50 tagja volt a szakosztálynak és több mint 20 modellt építettek.

Motoros szakosztály:

A gépállomány akkor egy Klemm 25 (HA-NAD), egy Klemm 35 (HA-NAI) egy Arado 79 (HA-MAV), egy Zlin 212 (HA-NAO). Az év folyamán kaptak a légierőtől egy Breda 25 típusú gépet és egy HD-22-t. Az egyesület ezen szakosztálya 12 taggal rendelkezett. Heten az év folyamán megkezdték a kiképzézüsket, de sajnos a rövid idő alatt nem tudták befejezni a kiképzést.

A négy motoros géppel összesen: 2283 felszállást és 379 óra 58 percet repültek.A MAESZ Július 1-től motoros vontató kiképzéssel bízta meg az egyesületet. Ezt 60 000 pengővel is támogatták. A vontató keret több mint tíz egyesületnél végeztek ilyen kiképzést amely alatt összesen: 1547 felszállást és 270 órát repültek.

A szakosztályból ketten részt vettek a Balatonkiliti Csillagtúrán.Ők Antal Lajos és Jenik Győző voltak. Antal, az Arado 79-cel Jenik Győző pedig, a Klemm 35-tel vett részt a versenyen. Antal a hetedik, Jenik a második helyezést érte el.

Az Egyeület tagjai részt vettek a szabadkai Sportrepülő Egyesület repülőnapján is. Majd Kolozsváron is bemutatót tartottak Október 5-én. Oda öt motoros repülőgépet vittek.

Télen megkezdődött a vitorlázó és motoros elméleti kiképzés is.
Az egyesület országos szinten a második helyen állt.

A BSZKRT repülők sorakozója az öt siklógépük előtt.





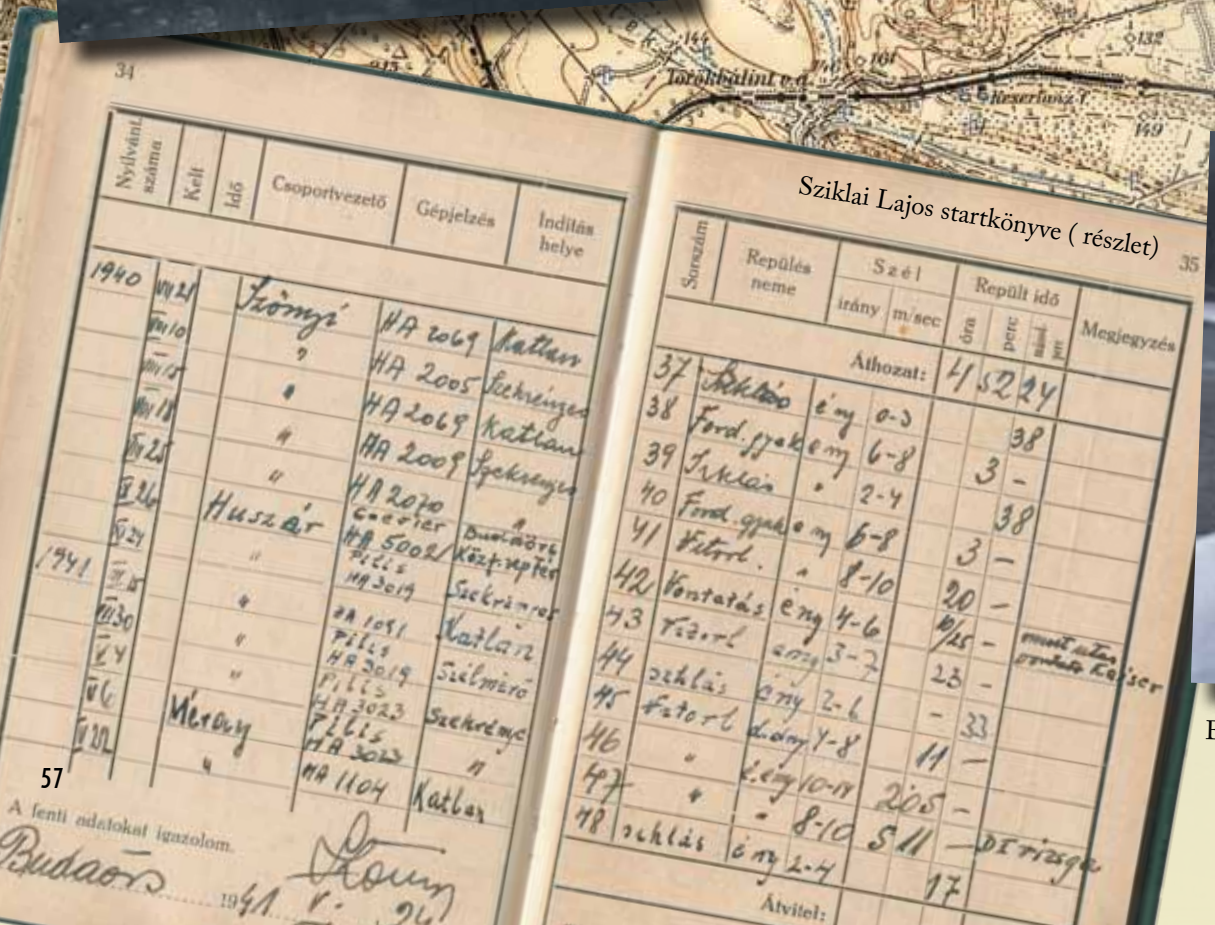
A Balatonkiliti csillagtúra egyik résztvevő Klemm 25d típusú gépe.



A HA-4016-os Meise startol az ÉNY-i lejtőre zárt felhőzet alatt.



A MOVERO növendékei a szekrényesen lévő szélzsák álványán.



Sziklai Lajos startkönyve (részlet)



Egy ismreteln tag az új HA-4026-os Meise-ben ül a MÁV hangár előtt.



A HA-4022-es M-22 még a katapulton erős Ény-i szélben. A gépet ilyenkor nagyon vissza kellett fogni, nehogy felemelkedjen.



A HA-4022-es M-22 startja a katapultról.





A Segel Zögling az öreg fahangár előtt. A gépet úgy nevezték, hogy Balta vagy úgy, hogy Szélvész.



A MÁV repülőklub is részt vett a Balatonkiliti csillagtúrán. Előtérben az Arado-79-es.



1941.Augusztus.11.

Berlánszky Iván első csűrőgyakotlatai a MÁV hangár előtt a Segel Zöglinggel erős déli szélben . A gép oldalán látható a "Szélvész" felirat, illetve a festett balta a gép orránál. A Segel Zögling egy kabinnal ellátott Zögling volt. A gép a feszávolságában is különbözött a Zöglingtől mivel ez 12m-es volt. A gép tulajdonságai még így sem volt sokkal jobbak.



A H-50-es számú ezüstkoszorús jelvény (D-vizsga).



A MOVERO hangár és otthon leégése után, a pilóták a társegyesületek repülőgépeivel repültek addíg, amíg nem kaptak saját repülőgépeket.Itt éppen a BSZKRT repülőgépeinél serénykednek a pilóták.



A BSZKRT repülőklub pilótalányai, munkálkodás közben egy Vöcsök előtt. Ekkor már ők is kaptak hajózó overállt. A jobb szélső pilóta éppen, a szélzsákot ellenőrzi.

Helbig René Légiturista című könyvéből 1934-es kiadás.

.....A magát tovább képezni akaró pilóta, különösen az, aki érzi magában azt a tehetséget, hogy ezen rohamosan fejlődő sport mind nagyobb teljesítményeivel lépést tud tartani, sőt talán új lehetőségeket tud felkutatni, a C-vizsga után egy percig sem nyugszik, hanem most lát csak igazán hozzá ügyességének és tudásának minden szükséges irányban való kifejlesztéséhez. Erre ösztönözi a teljesítményjelvény is, melyet olyan vitorlázó repülő viselhet csak, aki legalább 5 órás időtartam, 50 kilométeres távolsági és 1000 méter magas repülést végzett. E három teljesítményrepülést természetesen külön-külön és tetszése szerinti időben végezheti, azonban a teljesítményt mindannyiszor az illetékes fórummal (Magyar Aeroszövetség) igazoltatni kell. A jelvényt a M. AE. SZ az Istusnál igényli. Az igazoláshoz a repülés eredeti barogrammjára van szükség. Bár ezek a teljesítmények többé-kevésbé a géptől, tereptől és az időjárástól függnek, az a körülmény, hogy eddig a világon csak 60 pilóta (köztük két magyar) viseli a jelvényt, bizonyítja azt, hogy mégis nagy tudás, körültekintés és gyakorlat szükséges a kínálkozó alkalom sikeres felhasználásához. A pilótának, eltekintve a szükséges repülési-technikai képzettségtől, elsősorban meteorológiai ismeretekre kell szert tennie és kü¬lönösen szűkebb hazájának, illetve repterének meteorológiai viszonyait behatóan kell tanulmányoznia. Ismernie kell a különböző felhőalakulatokat és ezek speciális jelentőségét, mert ezáltal gyakran sokkal jobb tájékozást nyer a légköri viszonyokról, mint a legpontosabb meteorológiai jelentésből. Ehhez kell, hogy járuljon a műszerek ismerete és ügyes felhasználása, jó terep és térképismeret és nem utolsó sorban ügyes rendezés.....



A MÁV elnöksége is látogatást tett a farkashegyen.

Mitter Imre



Amikor az 1941-es év nyarán először baktattam ki Peredi Öcsivel a Konkoly-Thege Miklós úton Farkashegyre, még nem tudtam, hogy'egy hosszú út előtt állok. A fogaskerekűről leszállva indultunk hegyre körülnézni. Még csak a félúton jártunk, már türelmetlenül tudakoltam, hogy mikor érünk már oda Végül a gyaloglástól fáradtan megérkeztünk a MÁV vitorlázórepülők birodalmába. Valami túlzott lelkesedés nem támadt bennem a látottakon. Rövid csúszásokat és néhány másodperces rövid siklásokat láttam a Mókusvölgyben. Az ezzel járó nehéz gépcipekedés nem hatott rám lelkesitően. Óvodás koromban az akkori idők szokása szerint, amikor a felnőttek megkérdezték - mi akarsz lenni gyerek? Mindig azt válaszoltam, hogy "pilóta kapitány". Nem tudom, hogy milyen korábbi behatások váltották ki e választ belőlem. Amikor pedig 14 éves lettem, felvettek a MÁV Istvántelki főműhelyébe egy év időtartamra gyakornoknak. Itt a tanműhelyben a géplakatos szakma alapjaival Ismerkedtem és a gőzmozdonyok füstjének szagával. A műhely szigorú rendje és a próbakocka egyhangú reszelése megint csak nem váltott ki bennem hatalmas lelkesedést a választott szakmám iránt.
Az öregebb inasok között azonban láttam néhány ifjút, akik gomblyukában egy jelvényt, kék alapon fehér sirályokat H betűvel. Hamarosan megtudtam, hogy vitorlázórepülők és tagjai a Magyar Királyi Államvasutak "Testvériség" Sportegyesület Repülő Szakosztályának. Minden hét végén kijárnak Farkashegyre repülni. Mindez nem nagyon keltette fel az érdeklődésemet a vitorlázórepülés iránt. Korábban pedig egy alkalommal Pesthidegkútra kirándulva az égen látva hangtalanul repülni egy hatalmas madarat, utólag tudom, hogy a "Karakán" volt és benne valószínűleg Rotter Lajos ült. Egy másik alkalommal a Technológián az apám megmutatta az ott éppen javításon lévő gép lecsupaszított sokbordás*szárnyát. A hatalmas méreteket megcsodáltam, de még mindig nem tudtam elképzelni, hogy hogyan lehet ezzel repülni. Egyszer azonban a műhely udvarán gépkocsival vontatva behoztak egy Áradó 79-es törzset javításra. Ezt alaposan körbejárva megcsodáltam műszereit, botkormányt, kecses alakját ez már lelkesitően hatott. A bennfentesek elmondták, hogy a csodálatos madár Antal Lajos főmérnök, az Egyesület ügyvezető elnökének a sarzsi gépe és rajta kivül más alig repül vele. Megtudtam, hogy a vitorlázórepülők közé belépni csak a betöltött 15. életév elérése után lehet. Mivel ehhez még néhány hónap



hiányzott a futball-labda és a kerékpározás vonzott inkább. 1941 nyarán azonban elterjedt a híre a fiúk között: lehet 3 hetes repülőtáborokba menni! Mivel korábban már részvettem két cserkész táborozáson, ezeknek az élményeknek hatására foglalkozni kezdtem azzal a gondolattal, hogy megpróbálom. Amikor megtudtam, hogy a részvételért még fizetni sem kell, jelentkeztem a titkárnál, aki elküldött orvosi vizsgálatra. Jól emlékezem 2 pengőt kellett fizetni dr. Tóth Károly alsógödi MÁV-orvosnak a vizsgálatért. Az eredményt pillanatok alatt megkaptam, pedig az első MÁV- alkalmassági alkalmából közölték, hogy színtévesztő a látásom, tehát csak műszaki beosztást kaphatok a MÁV- nál. Az orvosnak fontosabb volt meggyőződni arról, hogy a vizsgálati díjat befizettem, majd a vérnyomási adatok után alkalmasnak ítéltetni! Ekkor még nem tudták, hogy néhány év múlva a szegény vitorlázórepülő-jelölteknek lökhajtásos egészségi feltételeknek kell majd megfelelni. Elkövetkezett közben az az idő, hogy júliusban betöltöttem a 15. életévemet és beosztottak az első Nemzeti Repülőalap által fizetett táborba, Farkashegyre. Az Alapi növendékek táborozása ekkor könnyen ment, a hangulat az akkor már zajló háború légkörében élt. Bevonultam tehát többedmagammal tele reményekkel a MÁV-házba, ahol a szállás környezet volt - elhelyezve a várható élményeket remélve. Mindjárt a következő napon ÉNy-i vitorlázó szél volt és a Szekrényes felett vitorlázott egy Olympia Meise a MOVE-tól. A többiektől megtudtam, hogy a gépben Király István főhadnagy úr ül. Többször lekiabált valamit a földön lévőknek, én nemigen értettem, mit. Elég zaftos kifejezéseket is használt, amit még a huszárságtól hozott magával. Ez a repülés látványa már azonban alulról nézve is felvillantott valamit a vitorlázórepülés szépségeiből. A kiképzés is hamarosan elkezdődött, Zsigmond Péter lett a csoportom oktatója.

Minden elméleti oktatás nélkül kivittük a Zöglinget a Mókusvölgy peremére és a még élénk szélben elkezdtünk csűrőgyakorlatokat felváltva végezni. Megtanultuk egymást bekötni majd nem sokat teketóriáztak, elkezdtünk csúszkálni. Azok, akik még Zöglinggel kapták az első benyomásokat, nem felejtették el, hogy milyen "jó" volt ez a gép madár? Semmi elméleti előkészítést nem kaptunk, csak rövid oktatói eligazítást, majd a kilövés, amely a csúzlizáshoz volt hasonló. Arra az érzésre is rájöttünk, hogy mindenki a startlázra reagál, ami feszültség csak az el vezényszó után múlik el. Hamarosan rájöttem, hogy az oktatói eligazítást végrehajtani nem valami egyszerű feladat! A rendkívül rövid idő alatt sok mindenre figyelni, majd a feladatot végrehajtani, hogy a gép egyenesen menjen, nem repült csak a földön csúszott. A kihúzni- futni- el vezényszavak előtt és alatt hatalmas feszültség, a már említett startláz fogott el mindenkit. S a Zögling nem engedelmeskedett, csak nem akart egyenesen menni. A fő ok az oldalkormány lécpedál belépésre rögtön reagált, a zötyögésre elmozdult és a rövid idő miatt majd mindenki későn reagált. A visszaszállításnál a gép nehéz farkát vinni - kocsi nem igen volt - csak ciplifa, egy növésben lévő gyereknek nehéz igénybevételt okozott. Egész nap hegyről le, völgyből fel cipekedni és naponta 2-3- szor sorra kerülni. Mivel alig 45 kg súlyú voltam az estékre halálos fáradtsággal, izomlázzal kerültem a nem éppen kényelmes vaságyba.

S a Zögling 15-20 felszállás után sem akart egyenesen megmaradni. Jó Zsigmond Péter oktatóm megunva fakezűségemet az egyik siklásomat, amely 180°-os rádlival végződött, jelentkezésemet - na Öcsi fogd meg a bokádat, még le is simázott! Elkeseredésem könnyeimmel párosult és ráadásul valaki még Mütyürnek is elkeresztelt. Akkoriban szokás volt, mindenkinek volt beceneve.

Amikor azonban vitorlázórepülő szél volt és az oktatóink repültek a lejtőn, ízelítőt kaptunk - ha kitartunk - a szép élményekből is. A repülő bajtársi szellem is alakulgatott - egy mindenkiért, mindenki egyért! Néhány biai gépszállítás keserve is alakított a repülő szellemen. A táborban 2 hét után még mindig nem jöttem rá, hogy mit és hogyan kellene csinálni. Valósággal megkönnyebbültem, amikor hazahívtak, hogy a Felsőipar iskolai felvételi vizsgára készülnöm kell. A sok jelentkező ellenére felvettek, elkezdtem az iskolába a Népszínház utcába járni.

Már majdnem elfelejtettem a nyári táborozás körülményeit, amikor néhány hetes kihagyás után, mivel az osztálytársaim közül is az egyik már belekóstolt a repülésbe, elhatároztuk, hogy kimegyünk a következő üzemnapra. A reggeli eligazításnál Gazdag Gyula oktató azzal fogadott "na Mütyürke" eddig hol voltál? Aznap Fábián Att'ila oktató csoportjába osztottak be, aki III. éves iskolatársam volt. Megkérdezte, hány felszállásod van már? Mondtam, hogy 24 van. Attila feltételezte ezután, hogy megértem az "A" vizsgára és egy 24"-es siklási feladatot adott Tücsökkel. Csodák csodája a Tücsök már hajlandó volt egyenesen is menni! A következő üzemnapon, szeptember 28-án a negyedik felszállásom DK-i szélben 34"-re sikeredett és a leszállás után boldogan hallottam az utánam kiáltott ÁÁÁ-vizsgát. Lekaptak mindjárt a négy körmömről és a mérsékelt lesimázást már boldogan fogadtam. Ettől kezdve a bacilus mind inkább megfertőzött és nem is akartam kigyógyulni belőle.

Ettől az időtől kezdve a Tücsök lett a kedvencem és igyekeztem a Zöglinget elkerülni. Az 1942-es év repülő üzemei a nagy havazások miatt csak későn indultak. Csak március 22-én kezdtünk újból repülni. Április 5-én ültem először Vöcsökbe, amely nagyon megmaradt az emlékezetemben. A 32"-es siklás elhajlási feladat olyan jól sikerült, hogy Attila a repülésemet és a leszállást is a többieknek, mint követendőt ajánlott a figyelmükbe. Mind jobban sikerült a feladatokat végrehajtani. Elkövetkezett azonban április 12-e, reggel még kezdő üzemet kezdtünk, később az ÉNY-i szél kezdett erősödni. Falusi István indult 5 órás időtartam repülésre a HA- 3034-es Pilissel. A sokszori időtartam kísérlete, most sem sikerült és néhány perces repülés után a Kútvölgy még kellően ki nem irtott bokros részén kényszerleszállással végződött. A gépen, mivel sérülési nyomokat nem találtunk - dél körül Attila a Pilist csörlésből lerepülte az akkor közforgalmi repülőtérre. Itt vontatási feladatokat hajtottak végre. Itt emlékezetem szerint Lothrigel Attila is egyszerű műrepülő feladatokat hajtott végre, bukfencet és dugóhúzót is. A Pilis állta az igénybevételeket. Mi addig a Szekrényesre vittük a Vöcsököket vitorlázni és Biáról hoztuk fel az oda leszálltakat.

Úgy este 5 óra körül eltávoztam a reptérről, hogy unokabátyám esküvőjén részt tudjak venni. Ha jól emlékszem Sziklai Lajos szedett fel a Puch motorkerékpárján és tett le a városban. Közben megtörtént a tragédia, mert Fábián Attila kapta a feladatot, hogy hozza fel Farkashegyre vontatásból a Pilist tárolni a MÁV-hangárba. A Szekrényes hegy felett 2-300 m magasan lekapcsolt a motoros vontatógépről. Ismertük Attila műrepülési szenvedélyét, dugóhúzóba vitte a gépet, majd ebből egy bukfencet akart csinálni, alacsony magasságban. A felvételnél a durva magassági kormányzásra a tődből a szárnytartó dúcok kiszakadtak és a szárnyak összetapsoltak. Attila a zuhanó törzsből meg sem kísérelte az ejtőernyővel való kiugrást. A Szekrényes hegy oldalába csapódott és azonnal meghalt. A Pilisek dúcbekötő acél vasalással a törzs főkeretben nem voltak összekötve, később okulva - ezt elrendelték, így a szörnyű tragédiának szerencsémre nem voltam szemtanúja. Csak másnap az iskolában tudtam meg, hogy mi történt.

Ez azonban már nem vette el a kedvemet a veszélyes szenvedélytől, azonban okulásul szolgált! A következő vasárnap már mintha semmi sem történt volna, újból repültünk!

Az A vizsga utáni 27. felszállásra kaptam az első "Bl"-es feladatot. Majd néhány kedvezőtlen szélirányos hét után a 34. startra Lothrigel Attila "B" vizsgáztatott.

Mivel az összes Alapi táborban részt vettem, gyűltek a szükséges gyakorló felszállások anC*vizsga előtt. Augusztus 13-án Szabó István veterán oktatóm bizalmából felvittük a Segel-Zöglinget a Szekrényesre WC"kísérletre, a lejtővel ismerkedni. Hát mondhatom a zabszemet nehezen lehetett volna belém helyezni a Szekrényes meredek mélysége láttán. A gyenge szélben a rövid 2 perc 30"-es ismerkedés a lejtővel, a vízmosásokkal, a Szekrényessel szemben a biai földeken landoltam. Az átázott talajon lebegtetve majdnem átfordultam, de nem történt semmi baj. A gépet hosszú kerülő úton hoztuk fel a biai úton a hangárba. A repülésnek annyi haszna volt, hogy már felülről is láttam a félelmetes vízmosásokat, amelyek fáira annyi gép ült le az erdőbe korábban. Tapasztaltam azt is, hogy a Segel-Zögling milyen lustán reagál a kormánymozdulatokra. Az erdőre . szállás velem is hamarosan bekövetkezett, mert egy másik kísérletnél Gazdag Gyula kilőtt a sarzsi 2100- as príma Vöcsökkel a lejtőre. A Sorrentónál nívóban az első fordulót kis sebességgel elkezdve sturcspirállal folytatva, máris a hegynek szemben a fenyőfák tetején találtam magam. A hasrahúzott kilebegtetésnél a Vöcsök alig sérült, de amire a magas fenyők tetején szétszedtük 5 %-os sérüléssel vittük be a műhelybe.

Ezután hosszabb szélcsendes időszak következett be, így alkalmam volt a Cimborával és a

Goevierrel a vontatásos repüléssel ismerkedni. Csak november 8-án 14 perces vitorlázás után a biai földeken leszállva lettem "C" vizsgás "pilóta", akivel madarat lehetett fogatni! Szabó István oktatóm jóvoltából a 724. számú "C" vizsga igazolványt kaptam, amit még Kara Jenő elnök és Sóváry Gyula által lett aláírva.
Közben újból téli időszak következett és új vezető oktatót kaptunk Hédi Sándor személyében, aki régi farkashegyi volt és újabb lendületet vitt a tagságba. Egész télen repültünk, a karácsonyi és újévi ünnepeket kint töltöttük-a hóban és üzemeltünk. Oktatónk is a MÁV-ban kezdett repülni és lendülete magával ragadta a MÁV Egyesület fiatal tagságát, akik az Istvántelki főműhely alkalmazottai mellett a vasutas szülők középiskolába járó fiataljaiból tevődött össze. így számtalan "C" vizsgát tudtunk elérni. A lendületes kiképzés számos gépsérüléssel is járt, de a jól felkészült repülő műhely gyorsan kijavította a gépeket.
A tagság előtt megvolt a lehetőség a gyors előhaladásra és az időjárás is kedvezően alakult. A baráti repülő szellem is formálódott. 1943 januárjában repültem először Pilissel a Kútvölgyben egy siklást. El voltam bűvölve a lágyan búgó hangjától és újabb célokat tűztünk ki magunk elé. Az oktatóim mellett a társ egyesület, a MOVE oktatói Laictoa László és Meray Horváth Róbert voltak a példaképeim. Ábrándoztam és célul tűztem ki, mikor és hogyan fogok a Jánoshegyi kilátó felett egyszer majd vitorlázni.
1943-as év tavaszán az időjárás nagyon kedvezően alakult az előrejutásra. Minden szombaton és vasárnap ÉNy-i szél volt. A fiatal "C" vizsgások között kialakult egy sorrend, hogy kik következnek az 5 órás időtartam repülésre. Mivel a Vöcsökkel már jól ment a repülés, április 4-én Hédi Sándor elküldött a lejtőre rövid időre vitorlázni Pilissel. Ez azonban nem egészen jól sikerült, könnyű testsúlyom miatt begyorsultam a fordulókban. Mivel a feladatom úgy szólt, hogy 60-65 km sebességgel repüljek, vízszintes szárnyakkal a magasságit meghúztam kissé durván, hogy a sebességet az előírtra csökkentsem. A Szekrényesen álló oktatóm ezt látva le akart inteni, hogy szálljak le, nehogy dugóhúzóba essek. Mivel a leintést nem vettem rögtön észre, csak 21 perces repülés után szálltam le, ezt egyhónapos letiltással jutalmazták! Ezután pedig minden szombat vasárnap dühöngött a jó ÉNy-i vitorlázószél. Sorban születtek meg az 5 órás időtartam repülések, néhányszor egy nap alatt két ötórás is egyazon géppel. Én pedig a letiltás miatt így maradtam le a sorban és búslakodtam. Végül Húsvét vasárnap a rendkívüli nagy déli lejtőn való üzemnap után, két hét után az oktatóm elengedte a letiltást, újból soros voltam.
Este már egy Ény-ról jövő viharfront 180°-kal elfordította a szélirányt. Mint másnap újból soros, alig tudtam elaludni a MÁVJházban, hogy újra repülhetek a Pilissel.
Másnap reggel korán indulva 5 óra 5 percet ingáztam a vadászház és a kis kupac között 0- és 350 m magasan a Sorrentó felett. A repülésem minden nagyobb probléma nélkül zajlott le néhány óvatos spirálozást is megkíséreltem. A leszállás azonban nem volt problémamentes az erős szél miatt a Kútvölgyben. A féklap nélküli #C* Pilis'az oldalszélben oldalogva ért talajt, így a csuszót tartó vászon felszakadt és mellőle sorban repültek ki a rugózást elősegítő teniszlabdák. így a következő soros Pálinkás György némi kommentárt fűzött hozzám, mert le kellett mondania a következő repüléséről.
A következő héten már Ferihegyen Cimborával vontattam Szabó István és Tariska Ferenc oktatókkal, hogy a vontatói szakszolgálatit teljesíteni tudjam. így ekkor repültem egy-egy felszállást Beiniczky Lajossal és Vojnich Pállal az akkori idők Műegyetemi nagymenőivel is.
Hat két kormányos után elengedtek egyedül vontatásban Pilissel. A WM 10-es vontatógépben Kefei Ferenc ült, némi belengések után egy nagy kör után 200 m magasan leintett. A Pilisben a nagyobb sebesség miatt fellépő csűrő kormány erőkkel nehezen birkóztam meg, de sikerült. Ezután következett a nyári szezon és mentünk Hajdúszoboszlóra a teljesítmény táborba. Itt szorgalmasan gyártottuk vontatásból a szakszolgálatihoz szükséges felszállásokat. Alkalmam volt repülni a jó öreg Grumau Baby II-vel is, ami nemsokára össze is tört, vele sokkal könnyebben lehetett vontatásban repülni, mint a Pilissel. Amikor a 7. egyedüli vontatásom meg volt, közel két év állandó aktív kijárás után mindössze 138 felszállásom és 10 óra 14 perc és 45 másodperc összes repült időm volt. Ekkor oktatóim, hogy némi elképzelésem legyen a termikelés és spirálozás • tudományáról, elküldtek Lothrigel Attilával a Gaevierrel egy termik bemutatóra. Mivel a tábor alatt rendkívül jó repülőidő volt 1 óra 12 perc alatt 1500 m magasra emelkedtünk fel.
A következő napon, június 23-án bár még nem voltam soros a távrepülésre a 8. vontatásos feladatra vártam. Azonban az előttem lévő, aki már kétszer kísérletezett és leszáll -, közelben lévén előkerítettek - repülhetek távot a Meisével. A repülési naplóm tanulsága szerint Hédi. Sándor oktató igazított el, hogy mi is a feladatom. Az eligazítást hallgató Jenik Győző az egyesület motoros főoktatója még megkérdezte, hogy repültem-e már iránytűs géppel. Mivel nem, kiegészítette, hogy az iránytűn milyen irányszöget kell távrepülésnél tartani. Az oktatás nem sokáig tartott, máris tették rám a Meise kabin tetejét és időben már fél kettő volt, és vontattak egy zsíros kumulusz alá! A lekapcsolás után ment minden, mint a karikacsapás, máris a felhő harangban találtam magam. A 3-4 m/sec emeléssel beszívódtam a felhőbe. A diadalérzés nem tartott sokáig, mert talán két karom spirál után a sebességmérő mutatója kezdett felfele menni, a varióméteré pedig lefele. Ijedten kaptam a féklap kihúzókarja után, amit csak némi késedelemmel tudtam kihúzni a biztosítás miatt. Hosszú másodpercek eltelte után megláttam a földet és kivettem a Meisét a meredek sturcspirálból. Beálltam a megadott kurzusra és elkezdtem egyenesen siklani az előttem tornyosuló kumulus felhő irányába. Az egyenes utazás alatt megnyugodtam és felismertem a térkép alapján Püspökladányt alattam. A következő felhő alatt újabb 3 m-es emelés várt. A siklás alatt leadott néhány száz métert újra visszaemelkedtem, de a felhőbe menni még egyszer nem kívántam. Tovább siklottam a következő felhő alá és ez így.ment néhányszor. A távrepülés élménye nagyon lekötötte a figyelmemet és nagyon egyszerűnek tűnt minden. Egy idő múlva közel 1500 m magasan egy folyót láttam magam alatt és felette két hidat. Ez Szolnok lesz,
gondoltam, nem tűnt fel, hogy nagyon gyorsan elértem. Hamarosan előttem és alattam egy Rhőnadlert láttam spirálozni. A magassági fölényem alapján továbbrepültem, bár már régen nem tudtam, hogy hol vagyok? Mintegy 3 óra repülés után egy újabb kacskaringós'folyót láttam magam előtt, azzal hogy az csak a Duna lehet!
Utólag kiderült, hogy Mindszent felett voltam és mivel az emelések elkezdtek gyengülni, lekerültem 1000 m alá. Elhatároztam, hogy le kellene szállni egy jó térre. Mivel alattam csupa művelt nadrágszíjparcellát láttam, tőlem északra egy szép hosszú legelőt láttam. Visszafele siklottam és egy falu mellett simán leszálltam. Hamarosan körülvettek a faluból az érdeklődők, főleg gyerekek. Mivel nem tudtam, hogy hol vagyok, megkérdeztem egy öreg magyart, hogy a közeli falut hogyan hívják? Hát Szegvár! Még azt sem tudom akkor, hogyan tudok repülni? A térképen megkerestem a falut és egy fűszállal kimértem, hogy 130 km-t

repültem. Mégvolt tehát az áhított "D" vizsgám az első kísérletre, pedig mindössze 15 óra 13 perc össz repült időm volt összesen.
Azt tudom, hogy hol vagyok játszva elmehettem volna Algyőre vagy Szegedre és akkor 160 km-en felül repülök.
A tiszta magasságom 1639 m volt, tehát bomba jó idő volt. A Rhönadler Algyőn szállt le, Makai Bélával. Ugyaneznap Tariska Ferenc a MÁV M22-vel Titelen szállt le 290 km-es táv megtétele után. Az Istus-tól a 2004. számú nemzetközi ezüstkoszorús jelvényt kaptam!
Szegvárról este Felföldi Béla húzott át Szentesre, ahol éjszakáztunk. Másnap Béla Szolnokra vontatott, hogy üzemanyagot vegyen fel az RWD 8-as vontatógépébe. Szentesen bemutatkoztunk vitéz Bogyai Kamii cs. százados úrnál, aki akkor a Szentesi Cserkészrepülő Egyesület főoktatója volt. A távvontatás után Hajdúszoboszlón leszállva jelentenem kellett Antal Lajos főmérnök táborvezetőnél. Ebben az időben ott volt látogatóban gróf Zichy Nándor az Aero Szövetség alelnöke. Antal nem kis büszkeséggel mutatott be neki, hogy az egyesületnek ilyen fiatal vitorlázórepülő utánpótlása van.
Másnap a Meisével újabb sikeres távrepülési eredmény született. Dési Imre, aki szintén alig volt 17 éves, elrepült ÉK-i irányba és Nevetlen falun 135 km megtétele után szállt le. Ez a falu a nemrégen visszacsatolt Ruténföldön van már. Itt azonban amíg telefonálni volt egy beérkező viharfront szele a kellően nem biztosított gépet átvágta és összetörte. A gép őrzésével megbízott népfölkelő öreg magyar katona felfedezte, hogy valami ketyeg a törzsben - a le nem állított barográf -, amikor az első szélfuvallat megmozdította a gépet, lekapta a
válláról a puskát és ráfogta, mert azt hitte, hogy még egy partizán is van benne. A Meisét tehát összetörve szállították vissza és vitték javításra a műhelybe.
Összesen 15 fő ért el ezüstkoszorús teljesítményt a táborban, főleg a két Meisével. Ennek a sikeres eredménynek hatására Antal Lajos az Istvántelki műhelyben újabb 4db DFS Olympia Meise építését határozta el. Ezek azonban a háború előrehaladása miatt nem készülhettek el, csak évek múlva fejezték be, készültek el.
Ez volt az utolsó háború alatti békebeli év, de megalapozta Hajdúszoboszló, a Hortobágy időjárása jóhírét, amit azonban csak évek múlva lehetett újból kihasználni.
A hajdúszoboszlói táborból hazatérve július, augusztus hóban is iskolapadba kelett ülnöm, a háború szorítása miatt gyorsított oktatást kaptunk. Január közepén már vége is volt az iskolaévnek, végbizonyítványt kaptunk.
Az 1943-as év nyara is meglehetősen szeles volt. Az egyik vasárnapi ünnepnapon Hédl Sándor oktatóm, más gép nem lévén, Tücsökkel küldött vitorlázni a Szekrényesről. Az erős szélben elstartolva lassan repülve nem tudtam a gerinc elé kirepülni, simán kikötöttem a "három fenyő" tetején, kisebb gépsérülés árán.
Ez némi visszakozást jelentett - eddig minden sikerült -, rájöttem van még mit tanulni és tapasztalni.
Augusztus 2-án ott voltam a Szekrényesen, amikor Méray Horváth Róbert elstartolt a Kranich-al a hátsó ülésben a kettős kerékkel- irány Kolozsvár célrepülés. Este már tudtuk, hogy De^méren szállt le Kolozsvár mellett, 365 km elérése után, ami még Nádinak sem sikerült! Szép serleggel jutalmazták teljesítményét.
Az 1943-as év őszi időszaka a ferihegyi kis sportrepülőtéren gyakorlóvontatásokkal telt el.
Nagy szomorúságot okozott, amikor megtudtuk, hogy a szeretett vontatópilótánkat, Kefei Ferencet Ocsán Willand Károly növendék VC" vizsgás fejre állította egy Pilissel, első egyedülvontatása alkalmából és mindketten agyonverték magukat. Kefeinek néhány méter plusz magasság kellett volna, hogy háton kinyomja a Gerlét, de a felsőszárny az ütközéskor a fejét is érte. Willanddal a Pilis szárnyai tapsoltak és mint egy ostor csapódott a földhöz. Mindketten azonnal meghaltak. A balesett oktatói hiba miatt következett be, mert bár figyelmeztették, hogy nem érett az egyedül repülésre, elengedték egyedül. Az.óbudai temetőben búcsúztunk tőlük, azóta síremléküket is eltűntették, csak egy fénykép emlékezik rájuk. Az 1943-as rendkívül eredményes év elmúlt, a MÁV Sportrepülő Egyesület életében reménykedtünk a
következő év lehetőségeiben. Fiatalok voltunk és optimisták, kijártunk és amikor csak lehetett, repültünk.
A következő évben 1944. március 19-én vasárnap Farkashegyen borongós, felhős időjárásra ébredtünk. Szőnyi Jóska bátyánk gépeink műszaki felülvizsgálatát látta el, amikor alacsonyan JU-52-es gépek húztak el a közforgalmi repülőtér felett és abból ejtőernyő gombákat láttunk kihullani a hangár ajtóból megfigyelni. Csak este tudtuk meg, hogy német ejtőernyősök kúszva megközelítve a forgalmi épületet, hangárt megszállták a repülőteret, és az országot, ezzel egy időre vége volt a sportrepülésnek. A repülést országosan letiltották, azért állandóan kijártunk és minden szabadidőnket a hegyen töltöttük. Megértük az első nappali bombázásokat, hatalmas légi kötelékek húztak el felettünk. Semmi gyűlöletet nem váltottak ki belőlünk az angolszász bombázások. Őket is repülőknek tekintettük, akikkel meg kell verekedni a Pumásoknak, akik közül többen elődeink közül kerültek ki. így Huszár Pufii, Nánási Kálmán és Boucek Jóska élménybeszámolóit lelkesen hallgattuk, amikor szabadságuk közben beszámoltak légi harcaikról.
Még most is visszaemlékezem az éjszakai bombázások és a csillebérci légelhárító 88-as ütegek sortüzének a visszhangjára, amely megrezgette a kútvölgyi Pilóta Otthon ablakait és mi a lelkivilágunkat is. Július közepén feloldották a kiképzési tilalmat, oktatóink Szolnokon vettek részt egy továbbképzésen. Az Alapi növendéktáborok is beindultak. Oktatógyakornok lettem. Folyt tovább a gumiköteles csúzli kiképzés, hogy minél több*A* és'B'vizsga születhessen. Sor került az első csörlő indítású repülésemre és amely egy Vöcsökkel történt. RetKes Sándor oktató indított el, amikor megtudta, hogy még nem csöröltem soha! Ekkor pedig már lS4 számú gumiköteles és Z 3 számú motoros vontatás volt mögöttem.
Augusztus közepén egy nappali légitámadás lefújása után felerősödött a ritka erősségű D-i szél. Az iskolagépeinken felül csak két gép volt üzemképes, egy Pilis és Meise. Gazdag Gyula vezető oktató volt és én a segítője. Gazdag a Meisét magának, nekem a Pilist jelölte ki repülésre. A Meise azonban szét volt szedve és tárolva a fahangárban. Mivel csörlőkocsink nem volt csak gumikötélindítás állt rendelkezésre a lejtőrepüléshez. Először tehát kivittük a Pilist a kis DK-i lejtő peremére. Itt a szokás szerint nyolcasozva legalább 50-100 méter magasra kellett felemelkedni és innen átsiklani a nagy D-i lejtőre. A start után kiemelkedve kb. 30 méter magasból egyből azonnal átrepültem a vízmosáson a nagy lejtő nyugati oldalára. Ma már nem emlékezem pontosan, hogy Gazdag Gyula oktató feladatnak adta a kislejtő előtti felemelkedést és csak utána szabad átrepülni a nagy lejtőre. A váratlan elhatározásom azonban bevált - nem kis aggodalom közepette - ugyanis a lejtőt derekán jóval a nívó alatt

értem el a fákat. Amíg keleti irányban repültem a fák közelsége miatt a variométerre sem nézhettem, nem érzékeltem, hogy emel a lejtő szél? A lejtő felénél visszafordultam, csak ekkor láttam, hogy 100-150 méter magasan vagyok a starthely felett! így elmúlt a félelmem, hogy a keleti orron kell leszállni oldalhát szélben a féklap nélküli géppel. Ezt csak ritkán sikerült törés nélkül megúszni. %

Néhány lejtős ingázás után felemelkedtem 5-600 méter magasra, elkezdtem tekerni a termikeket, később magasból láttam a közben összeszerelt Meisét az orron leszállani néhány perces repülés után. Gazdagnak nem sikerült az átrepülés, mint nekem. A nagy D-i lejtő fantasztikusnak bizonyult a termikjeivel nem lehetett 1000 m alá lekerülni. . Ilyenkor jön meg az étvágy és fegyelmezetlen repülés lehetősége. Az oktatóim által elmesélt loppingozás lehetősége. Az egyik erős termik kicsavarása után előre utazva 1500 m magasan minden előzetes engedély nélkül elszántam magam az első loopingra: Ejtőernyőm lévén a hevedereket feszesre húztam, felnyomtam a Pilist 130 km/óra sebességre, majd utána a botot hasra húzva átfordultam a háton, végrehajtottam az első bukfencet! Nem tudhattam, hogy alulról a földről látta-e valaki? Túl voltam tehát az első bukfencen is, nem tűnt túl nagynak a feladat, magasságom is volt bőven - ha disznó, akkor legyen kövér - eldöntöttem kipróbálom a dugóhúzót is! Jobb oldali dugóhúzóba akartam vinni a Pilist, de csak egy sturcspirálba ment. Kisség későn érzékelve és kivéve a zuhanásból, jól begyorsultam, kissé begyulladva felhagytam a további kísérletezéssel. Egész későbbi repülő tényked̈esem alatt sohasem estem véletlenül dugóhúzóba! De a szándékos dugóhúzózást sohasem kedveltem meg, igyekeztem nem alkalmazni. Az első nagy D-i lejtőrepülés élményemet megzavarta a leszállási parancs jel, amit légiriadó elrendelése miatt tettek ki!

A kiértékelt barogram szalagom igazolása még ma is megvan, amely l59Ő m tiszta elért magasságot regisztrált. A Magyar Kir. Meteorológiai Intézettől visszaküldve Tóth Géza tanár úr aláírásával őrzöm. A háború zajlott tovább, jártunk ki, de mind kevesebb repülési lehetőség adódott már.

November hónapban még lehetőségem volt a legendás HA- 4015-ös Vércse M.22-vel és Kevéllyel is néhányszor repülnöm. Repülés közben a Csepel-sziget felől felvillanó torkolat tüzek figyelmeztettek, hogy az ostrom előtt vagyunk és ezt majd túl kell élni!

Az Egyesület motoros repülőgépét az ősz folyamán a Celldömölki kicsi repülőtérre átrepülték, és a hangárban szétszedve tárolták. Mivel 1944 őszén elhelyezkedni már nemigen lehetett, visszamentem az Istvántelki MÁV Főműhelybe újra gyakornoknak. Az egyik gépünk a Klem 35-ös átrepülésével Falusi István asztalos, mot.repgépvezetőt bízták meg. Hitegetett, hogy elmehetek vele utasként a dunántúli útra. Erről azonban valamely oknál lemaradtam. Állítólag a repülés alatt Mustangokkal is találkozott, ez bizony izgalmassá tette volna a hiénázást.! Végül az út simán véget ért, a sportgépet nem lőtték le az amik! A munka közbeni ebédszünetet általában a repülőműhelyben töltöttük és figyelemmel kísértük a 4 db DFS Meise Olympia gép építését. Még az 1943-as hajdúszoboszlói tábor sikere alapján Antal Lajos ügyvezető alelnök megrendelt Németországból 4 db Grunau Baby IIB típusú gyakorlógépet, amelyek az ősz folyamán meg is érkeztek, de repülésre már nem kerültek. Az Egyesület gépállománya tehát örvendetesen szaporodott, de a háborús események miatt súlyos események következtek be.

1.944-es év karácsonyát hagyományosan kint szerettem volna Farkashegyen tölteni. Karácsony napján egy kisebb társasággal ki is mentem a hegyre, azonban a műhelyben légoltalmi szolgálatra osztottak be és emiatt kora délután haza kellett mennem. Ez volt a szerencsém, mert délután már az oroszok bevonultak Budakeszire és Makkos-Máriánál már visszavonuló magyar és német katonákkal találkoztunk az úton. Másnap bezárult a gyűrű a város körül, és azok aki kint aludtak, azokat az oroszok kicsi kicsi robot címén elhajtották, és csak hetek múlva kerültek haza. Még jó, hogy nem hadifogoly táborban kötöttek ki! Én szüleimnél, Zuglóban január 9-én letteín felszabadítva.

A MÁV-műhely jóformán megszakítás nélkül dolgozott az egész időszak alatt. A közelmúltban megjelent “Budapest ostroma” című könyvben leírva olvashatjuk az eseményeket pontosan,«ahogyan megéltük. A műhely hamarosan elkezdte a Vörös Hadsereg által igénybevett román mozdonyok javítását és a kovácsműhelyben 100 ezer lópatkó legyártását. Gondolom nem számították bele a jóvátételbe! A román mozdonyok csodálatosan kicicomázva: a kerekek fehérre festve, a mozdonyvezetői fülke függönnyel felszerelve, az orrán nagy vörös csillaggal felfestve letteüzembe állítva.

A repülőműhelyben is megállt a munka, mindenkit az újjáépítésre központosítottak! A repülő tagság azonban a műhelybe továbbra is bejárt, és az eseményeket tárgyalva találgatta, hogy a tavasszal

vajon lehet-e majd újra repülni?

A teljes gépállományunk Farkashegyen, a fahangárban őrizetlenül maradt! Az összezsúfolt mintegy 24 gép, ő-r-inőtlenül maradt -é-3- nem úszta meg az ostromot. Szilveszter éjszakáján az összes gép lángok martaléka lett. Soha nem tudtuk meg, hogy ki gyújtotta fel, az összes gépünk odaveszett.

A mellette lévő BeSzKRT hangár épen megmaradt, az Alapi beton hangárban sok gép sérülten, de megmaradt! Március hónapban kezdett terjedni a hír, hogy a hangárunk és a lakóépület is elpusztult. Hogy megbizonyosodjunk a hírről, áprilisban néhányan összeálltunk és gyalogosan a romos városon keresztül felmentünk a hegyre. Már a Mókus-völgynél láttuk, hogy nem áll a hangár, csak üszkös vasalásokat találtunk az összeolvadt tartók között a betonon. Könnyekkel küszködve megállapítottuk, hogy vége az Egyesületnek, mert nincsen mivel repülni! A repülőszellem azonban csök nem hagyott bennünket nyugton, az élni akarás megmozdult, így sor került április 29-én a HH-hegyen az első üzemnapra. Ezen mi is részt vettünk és Rotter Lajos vezetésével Szokolay András repült az ÉNy-i lejtőn egy Pilissel. A megmaradt gépek között volt egy Cimbora is, amellyel Szabó Antallal én is repültem 45 percet.

1945. április 29-én az első felszállások a HH-hegyen! Nem tudtuk még, hogy mi van a motoros gépekkel Celldömölkön. Később vasúti telefonon eljutott a hír, a motoros gépek megvannak, kisebb-nagyobb sérülésekkel megúszták. Haza kéne őket hozni, de hogyan? A vasút minden gördülő anyaga hadi zsákmány volt és a Vörös Hadsereg rendelkezett velük! Mégis összeálltunk és leutaztunk a gépállományt menteni. Haza is jöttek Celldömöklről a gépeink. Mivel Tormáspusztán, Tompaladányban főleg Bükkön szétszórva rengeteg sérült gép és roncs volt, újból visszamentünk menteni. A birtokomban lévő jelentés alapján tudom., hogy 22 db sérült motors repülőgép került haza és menekült meg általunk a teljes pusztulástól.

Néhány Bücfeer Jungmann is ‘fellelhető volt a roncsok között, amiket repülőképes állapo-

tba lehetett hozni, így a második mentő út alkalmából már festékes kannákban benzint is vittünk magunkkal, amit a MÁV- raktárból vételeztünk. így utasa lettem egy hazarepült Bückernek, ölemben egy üres benzines kannával, leszálltunk a Hármashatár-hegyen Csizmadia Gyulával. Ez lett az Omre első Jungmanga a felújítás után a HA-BKA. Két összerakott gép nem érkezett meg. Az egyikben Demeter József és Venesz Olivér kényszerleszállt és összetört, a roncs ott maradt. A másikban Csizmadia Gyula és Bödi Imre légvédelmi tűz miatt átrepültek a Dunán, Csallóközben szálltak le benzin hiány miatt. A szlovákok kémnek nézték őket és
némi vizsgálódás után hetek múlva egy szál ruhában, gép nélkül áttették őket a határon.
A roncsmentési 194 5-ös eseményeket leírtam a Magyar Szárnyak 1996-os évkönyvében, részletesen. Az 1945-ös év nyarán BeSzKRT hangárban megmaradt gépekkel Farkashegyen is megindult a repülés. Én is repültem a HA-3044 Pilissel két felszállást 5 óra« idővel.
1946-ban a repülést eltiltották, a HH-hegyi éjszaka repülésekben nem vettem részt.
Vasárnaponként a repülőműhely udvarán lelőtt roncsok, motorok anyagának értékesítéséből tartottak fenn az Egyesületet. Az akkori Aero szövetség vezetősége a motoros roncsmentési tevékenységéért kiutalt 3 üzemképes vitorlázógépet 1 Vöcsök, 1 G.9, 1 Cimborát és 1 Tücsök, 1 Vöcsök és 1 M.22 roncsot. Az első három géppel indult meg az üzem 1947. június 15-én. 1948-ban a roncsokat is felújítottuk és 1 db Grunau Baby IIB is, amely vidéken maradt meg. 1948-ra a MÁV Igazgatóságtól Sebestyén Andor vezetésével 10.000 Ft pénzügyi segítséget kaptunk, ebből vásároltuk meg Esztergomból a HA 3100-as Pilis D típusú gépet. Sajnos a teljesen felújított HA-4067-es új magassági kormánnyal pótolt gépet az első igénybevételnél szárnytörés miatt ejtőernyővel el kellett hagynom, teljesen elpusztult. Erről a repülésemről is részletesen visszaemlékeztem a Repülés egyik számában. A törést vizsgáló bizottság nehezen akart hitelt adni vallomásomnak, hogy a felvételnél nem mutatott többet a sebességmérő mutatója 140 km/óránál többet. Sajnos a gép teljesen elpusztult, megsemmisült. Óriási szerencsém volt, hogy a hegyen akkor tárolva 2 db öreg Heinecke ejtőernyő volt. Az egyiket elvitték előző nap, május 1-i felvonulásra díszelegni. De a másikat kivételeztem Somodi Dönci műszaki vezetőtől kölcsön, hogy az M-22-vel műrepülni is fogunk, tehát szükséges. Az öreg, 18 éves korában már leselejtezett ernyő tehát megmentette a 22 éves életemet, némi szakadás árán. A gépelejtezéses repülésemet nem követte semmi letiltás a következő vasánap már újra repültem. A munkahelyemen nagy szenzációt okozott a balesetem, mivel a hétfői újságok szenzációs cikkekben emlékeztek meg a megmenekülésemről. A sajtószolgálat révén a MÁV J^ctatosag ülnöke Varga László is tudomást kapott az esetről és elrendelte, hogy azonnal menjek a MÁV-kórházba kivizsgálásra. Hiába jelentettem, hogy semmi bajom nem esett, eleget tettem a felsőbb parancsnak, de néhány nap rendkívüli szabadságot azért kaptam. Később tudtam meg, hogy az Elnök is kezdeményezője volt 1930-ban a Vasutas sportrepülés megindításának Antal Lajos mellett. Sajnos 2 évvel később'- az akkor dívó koncepciós perek áldozata lett, mert ártatlanul felakasztották L&ktffl Ernő nyugalmazott MÁV- igazgatóval együtt.
A balesetemet követő keddi napon már kint voltam Mátyásföldön, az akkor induló OMRE oktatóképző tanfolyamon, mint látogató. Ez volt az első jele, hogy az önálló egyesületeknek befellegzett: a repülést is államosítani fogják! Azzal még talán egyet lehetne érteni, hogy összevonták az akkor működő politikai pártok repülő egyesületeit, így a Barátságot, Kinizsit és Madisz égisze alatt működőket, de a nagy multi vállalati egyesületeket is bekényszerítették az Országos Magyar Repülő Egyesületbe, azaz államosították az egész repülő vagyont. Megszüntették a ré-gi vezetőségeket, politikai feltételeket szabtak a működéshez. Voltak persze, akik tapsoltak az új szervezéshez, elég elolvasni a Magyar Repülés korabeli számait, amit később Repülésre módosítottak. Minden korábbi vezetőség körlevelet kapott, amelyben előírták, hogy ki milyen feltétel mellett lehet tag az új szervezetbe. Az ostrom utáni nagy lendület, amely a háborús pusztítás ellenére kialakult a repülni vágyó fiatalság körében hamarosan alábbhagyott. így a MÁV Sportrepülő Egyesület önállósága is megszűnt, a tagság nagyrészt lemorzsolódott vagy fel sem vették a tagok közé. Az akkori egyesületem régi tagsága kb. 40 fő volt 1950-re 5-6 főre csökkent. így például Harmat Izabella "D" vizsgás nő tagunk is visszavonult, nem kérte a tagságba való felvételét. Az állami támogatás azonban beindult, ez segített az első időszakban a repülőtereket újjáépíteni, az esztergomi gyárat megrendelésekkel ellátni. Az OMRE első ténykedései a későbbi hibák ellenére jól alakultak. Repülőnapokat szerveztek, több tízezres látogatókkal, motoros csillagtúrát, és megszervezték az 1848. szabadságharc 100. évfordulója alkalmából a Győri Centenáriumi repülőversenyt. Az első igazi versenyt, amit a régi rendszer sem tudott a háború miatt létrehozni. Az oktatói állományt függetlenítették úgy a vitorlázó mint a motoros vonalon. A központ az Erzsébet tér 14- ben, amit a régi alaptól örököltek, megtelt mindenféle osztályokkal, titkársággal, káderekkel. A szakmai állományon kívül a párt delegált vezetőket a fontosabb pontokra, akiknek semmiféle kötődése nem volt a repüléshez. A központ létszáma hatalmasra nőtt. Még az Aero Szövetség korábbi létszáma nem érte el a 10 főt, a létszám többszöröse lett a réginek. 1948-49-ben az új szervezés következtében a repülőterekre kijárok létszáma lecsökkent. Ehhez az állapothoz járult hozzá pl. hogy a Farkashegyre tanfolyamokat szerveztek, világnézeti, valamint segédoktató jelölteket az ország összes tájáról. A HH-hegyre pedig az összes régi tagságot irányították. Ennek eredménye lett, hogy a baráti társaságok szétszakadtak. A farkashegyi iskola rövid idő alatt jóformán a teljes gépállományt összetörte a kellő helyismeret hiányában. 2 halálos baleset is
besegített a kudarcba.
1950-re rájöttek, hogy új alapokra kell helyezni, mindent, így főleg gyári alapszervezeteket hoztak létre, így a MÁV területén is újból megindult a szervező munka.
Visszatérve az OMRE megalakulására hiába kértem a tagságba való felvételemet. Az első HH-hegyi tagkönyvosztáskor csalódva vettem tudomásul, hogy nem vettek fel. Okát nem közölték. Sejtettem, hogy az M.22 űgy is ok lehet, de a fő ok a Mehlhoffer testvérek akadályozták meg, hogy a tagságommat elnyerjem. Mehlhoffer József lett ugyanis az OMRE vitorlázó rep.osztály vezetője, aki korábban a háború alatt a MOVE szatmárnémeti csoportjának volt oktatója. A Madisz megalakulásában vezető szerepet játszott. Én pedig korábban, még 1947 nyarán elutasítottam kérelmüket, amikor egyetlen Vöcsök gépünk kölcsönadási kérelmüket elutasítottam Farkashegyen, páros csörlésre való igénybevételre. Ilyent Farkashegyen még senki sem csinált és a Kútvölgy nem is alkalmas ilyen produkció bemutatására.
Amikor tagfelvételemet megelőzően kádereztek munkahelyemen, itt olyan véleményt adtak, hogy több alkalommal túlértékeltem az amerikai légierő szerepét a második világháborúban. Tehát elég okot találtak, hogy a felvételemet megakadályozzák. Érdekes, hogy az OMRE

megalakulásában vezető szerepet vállalók többen MOVE múlttal dicsekedhetnek. Neveket nem említek. Madisz ténykedés volt az is, hogy a gép elosztást úgy oldották meg például, hogy felmentek a HH-hegyre és egy ottani Kevélyt egyszerűen elhoztak az állományból. 1948 nyarán zajlott a győri Centenáriumi verseny, amelyre a résztvevőket önkényesen válogatták ki, így olyanokat is, akiknek még az ezüstkoszorújuk sem volt meg, de a hangadók közül kerültek ki. S verseny elég szerény eredményt hozott, de ebbe a gyenge időjárás is belejátszott. A körülmények folytán így 4 hónapig nem repülhettem, azért kijártam a hegyre a hétvégeken.
Végül Jenik Győző bátyánk közbenjárására Rédei György OMRE főtitkár hozzájárult a tagfelvételemhez, de ezt is Mihlhoffer József csak egy hónap múlva látta el kézjegyével, és ebben engedélyezték a vitorlózó repülőterekre való belépésemet. Ezzel tehát az első eltiltásom véget ért!
1948 szeptember hóban elmehettem Balatonkilitire, egy segédoktató jelölt "C" vizsgásoknak szervezett táborba. Ezt Mehlhoffer Albert főoktató vezette, aki soha az ezüstkoszorús jelvényt sem szerezte meg. Repültem itt először súlypont csörlésből D Pilissel, valamint megszereztem a csörlőkezelői szakszolgálati
engedélyhez szükséges igazolást, valamint világnézeti oktatást. Itt kellett önéletrajzi önbevalással hitet tenni a szocializmus jövőjéről. Ez persze a tagság nagy részét alig érdekelte, csak a repülés volt fontos számunkra. A résztvevők nagy részét farkashegyi és határhegyi tagok tették ki. Vidékről is jöttek többen például Szombathelyről is 2 fő. Elkápráztattak bennünket a munkásosztályhoz való hűségükkel, mindenki tartott tőlük. Rövid idő múlva megdöbbentem a hírek hallatán, hogy Szombathelyről 3- an is diszidáltak, köztük ők is.
1949 tavaszán újabb tanfolyamok indultak, káder utánpótlás céljából, Gyöngyös, Farkashegy, Miskolc, kinek a lejtőrepülés vagy vontatásos kiképzés volt a feladata. Mivel az utasviteli szakszolgálatim érvényes volt Cimborával repültem az utasviteli várományos oktató jelöltekkel. Sajnos tragikus eseményeknek is részese lettem, amikor a miskolci Bucska Tibor Pilissel vontatás végén nem tudni mi okból, ejtőernyővel kiugrott, de az ernyő nem nyílt ki teljesen és meghalt. Esemény volt még, amikor az egyik Pilis szélvédő nélkül ért földet Bencsik Pistával. Akkor még acélkábellel vontattunk és repülés közben olyan hurok keletkezett, hogy hátra csapódott az ülés és a szárny között, hogy leborotválta a szélvédőt és pitot csövet, Pista fejét is, ha nem húzza be! Tehát alapos kiképzés volt. Közben a vezetésben is változások álltak be, ki felfelé, ki lefelé csúszott. A farkashegyi oktató állományt is lecserélték, belátták, hogy csak azok tudnak biztonságos repülést csinálni, akik ott nőttek fel és ismerik a terepet. így lett függetlenítve az alábbi oktatói gárda: Sziklai Lajos, Sche%l(?) Ferenc, Csécsei Imre, Mitter Imre és segédoktatónak Takács István. A reptér parancsnoki teendőket Makai Béla, Körmendi Vladimír és részben Legenyeif Lajos látták el. A nyári táborok 1 hónaposak voltak, teljesen kezdő toborzott növendékekkel. Jómagam nem kaptam csoportot, hanem mindenkit helyettesíteni kellett szükség esetén, mivel csörlőberendezés nem volt, gumiköteles indítások folytak a szélcsendes időben. Amikor pedig az ÉNy-i szél lehetővé tette a lejtőn vitorláztunk. Az oktatók egymás közt a gépeket elosztva repülhettek, ki-ki kedve szerint. Mondhatom idillikus állapotok voltak. Repültem M.22-vel 9 óra 1.1 percet. Futárral Algyő céltávot 160 km-t, gumiköteles indításból. Már du. 4 órakor Algyőn voltam, ha tovább megyek Romániában kellett volna leszállnom.

A nyári táborok befejezése után megbízást.kaptam a MÁV Lokomitív alapszerv újjászervezésére, mint vit.oktató. A motoros csop. szervezésére Kalmár László, a politikai munka elvégzésére Tozonyi Kálmán kapott feladatot, megbízást. A kiindulási pont újból az Istvántelki MÁV főműhely lett, az ott működő rep.gép javítóműhelyt ekkor még fenntartották. Hamarosan össze is szedtünk 30-40 fiatalt, megindult az élet. Klubhelyiségnek Rákospalotán, az Arany János utcában kaptunk egy üzlethelyiséget. Az ősz folyamán, hét végeken üzemnapokat tartottunk a hegyen. November közepén pedig a teljes^állomány levonult Békéscsabára, továbbképzésre. Itt az elméleti előadások mellett gyakorlati továbbképzést is kaptunk. Motoros kiképzésre is lehetőség nyílt. Fecskével és Bü.^imgmannal*. Én repültem 6 iskolakört Pálóczi Ferdval, majd 4 kör után Ágoston József ellenőrzött le, majd elküldött egyedül a Fecskével. Nagyon egyszerűnek tűnt és nagyon élveztem. Karácsonykor egy bizottság határozata alapján visszamentem a klubot szervezni. Közben Kalmár Lacit motoros iskolára vezényelték, Toronyi Kálmánt pedig Szolnokra irányították, az együttműködésünk eredményes volt.
Az 1950-es évet az alábbi felállásban kezdtük: alapszervi titkár Hamenda Ferenc a MÁV politikai osztályról, politikai tiszt Szűcs Pál az OMRE pol.osztályról és jómagam mellékesen vit.kiképzésvezetőnek. Ez volt a rangsor is, a kiképzést mellékesen kezelték. Időközben többen elhagyták az országot Maszovlet géppel és Urbán Pista egy Fecskével is. A bizalmatlanság légköre rányomta a bélyegét mindenre. A motoros kiképzést végző régi tiszti állományt elbocsátották, motoros repülés futárrepülésre korlátozódott.
Urbán István Ferihegyről indulva Balatonkilitin a gyanútlan növendékét kitette azzal, hogy hozzon a faluból bort. Ő továbbrepült, és állítólag még egyszer leszállt és felvett valakit. Ausztriába szállt le valahol. A gépet tréleren hozták haza. Ferihegyen maradt repülésvezetőt Bajsa Andort és Csécsei Lászlót a késedelmes bejelentés miatt Recskre internálták, de feleségét és közeli hozzátartozóit is, akik semmit nem tudhattak Urbán lelépéséről. De ezzel még nem zárult le az ügy, mivel rövid idő múlva Rédei György is Recsken találta magát. Az OMRE vezetését rövid időre egy Vágó nevű főhadnagy politikai tiszt vette át ideiglenesen. Hamarosan Rágyánszki András személyében új főtitkárt delegált a párt a sportrepülés élére. Rónai Rudolf főtitkárhelyettest pedig pártiskolára küldték, felmentették. Ebbe belejátszhatott az is, hogy június 18-án a DISZ megalakulás ünnepélye után Rónai egy 9 gépes Fecske századköteléket vezetett vissza Mátyásföldre, ott oszlopot intett be majd.leborított. Az alacsony magasság miatt az őt követő gépben Oravetz Nándor és Kiss János főszerelő a földnek ütközött. A Fecske törzs széttört, Kiss János azonnal meghalt. Oravetz Nándor súlyos gerincsérülésekkel,
hosszú kórházi ápolás után felépült. A többi gép szerencsére nem követte a vezérgépet, így megmenekült a földnek menéstől.
Rágyánszki András feladata volt a rendcsinálás. így azután öncélú lett a repülés. A teljesítményrepülést korlátozták, 1951-ben összesen egy távrepülés volt! A kezelők kiképzését erőltették. Az OMRE nevet Magyar Repülő Szövetségre változtatták, majd egyesítették a Szabadságharcos szervezettel Magy.Önkéntes Sport Szöv. néven. Később ebből az önkéntes szót elhagyták.
A reptereken azért szorgalmas munka indult. A MÁV Lokomitív alapszervbe az 1950-es évben 32 "A" vizsgát, 16 "B" , 10 "C" vizsgát, 8 teljesítményt, 3001 felszállást és 175 repült

órát teljesítettünk. Az országos értékelésnél az elsők lettünk. A MÁV vezérigazgatóságtól nagyobb összegű anyagi támogatást kaptunk és a klubhelyiséget is áthelyeztük a Thököly út 41-be. Itt megfelelő iroda és előadó-helyiség állt rendelkezésre. A modellezők az alagsorban kaptak műhelyt. Ejtőernyős szakág kiképzése is beindult! A támogatásból vásároltunk Csehszlovákiából egy Sóhaj 125-ös típusú teljesítménygépet. A még működő repülőműhelyben befejezték a 2 db félig készen megmaradt DFS Meise tip. gépet, az egyiket a MÁV, most már klub, kapta használatra, a második a HH-hegy állományába került.
A megerősödő klub azonban a központban nem mindenkinek nyerte el a tetszését, az egyenlősdire való terekvés jegyében ellenezték a vállalati támogatások igénybevételét. így ezek elsorvadtak, amit később már nem lehetett visszaállítani. A MÁV- tól támogatás formájában egy használt Dodge tip.gépkocsit kaptunk, ezt is központi állományba vettek. Évek múlva bírósági döntés útján próbálták visszakapni, de nem sikerült. Csak 1957 tavaszán kaptuk vissza, ekkor már Réti elvtárs boldogan lemondott róla, mivel így az üzembenntartását a klubra hárította.
Visszatérve farkashegyi eseményekre: 1950 nyarán, június hóban jó ÉNy-i szelek fújtak. A harmadik napon is reméltük, hogy vitorlás erősségű lesz. Úgy fél 12 körül azonban alig lengedezett a várva várt lejtőszél. A HA-4054-es Futár a Szekrényes tövében várakozott. Távrepülésre határoztam el magam. A kilövésnél alig dobbantott a Futár, nívóban értem a Sorrentóhoz, ahol alig negyed méteres emelést mutatott a variométer, tehát az ügyeletes termik a helyén volt! Rögtön nyolcasozni kezdtem, tudva, hogy ha ez nem erősödik Bián fogok leszállani. Amint 50 m^^o^ai- ra sikerült a termiket kihasználni, azonnal éles spirálba döntöttem a Futárt és elkezdtem 1/2-1 m/mp- el emelkedni. 300 m-es emelkedés után kiestem vagy legyengült az emelés. Visszarepültem a lejtőre, ahová senki nem követett. A Sorrentó újból 1 m-t jelzett,
ezt 1200 m-ig emelt, majd hátatfordítottam a hegynek, irány DK-en egy felhő. Szentesnél kissé visszafelé is emelést kellett keresni, majd a Marost átrepülve egy alakuló felhő alatt egy 5 m-es emelés 2000 m-re vitte fel a Futárt. Ekkor már vidáman reméltem, hogy lesz még ilyen több is. Sajnos reményem nem vált valóra, mert csak kisebb O-k következtek, így Lúgos mellett leszálltam! 310,7 km-es távrepülés lett a végeredmény. Tehát megvolt az arany fele. Az arany másik felére még 2 évet várni kellett. Néhány kisebb felhőrepülési lehetőségem volt közben. A lugosi rendőrfőnök vendégszeretetét élveztem néhány napig, majd egy rozoga teherkocsin Temesváron keresztül áttéttek a senkiföldjén, a határon. Békéscsabáról vontatásban Hajdúszoboszlóra mentünk, ahol a 3. vitorlázórepülő versenyen vettem részt. Itt az első versenynapon magassági repülési feladat volt kitűzve, mert a meteorológia egy oklúziós front átvonulását jelezte. Itt meg lett volna a lehetősége, a kedvező időjárást kihasználva a 3000 m-t kirepülni, de a félelmetes front felhőzete előtt, elégséges vakolási gyakorlat nélkül csak 2800 m-t tudtam elérni.
1951-ben öncélú repülés miatt távot nem repültem. Míg 1952 nyarán a helyzet javult és Esztergomban megrendezésre került Senior versenyen 2. helyezést értem el. Elvileg meg kellett volna nyernem, mert a részvevők közül nekem volt a legtöbb repült időm. Az összesítésben felváltva Sípos Pistával voltam az első második helyen, végül az utolsó napon, kissé elkényelmesedve leszálltam Gyöngyösön, ahelyett, hogy néhány km-t még tovább repültem volna. Ez jelentette volna az első helyet! A verseny alatt már minden feladat sebességi értékeléssel volt pontozva, nem tette lehetővé a felhőrepülés gyakorlását. Azonban augusztus 5-én Farkashegyen gyenge D-i szélben felcsillant a lehetőség magassági repülésre. A Meisével csak 3. felszállásra sikerült termikben fentmaradni. A hegy környékén szép kumulus felhők alakultak, amik sorban mentek is szét. A felhőalap azonban szépen emelkedett, ami az augusztusi időjárás jellegzetessége. Felfigyeltem arra, hogy Esztergom irámyában, Nagykovácsin túl egy felhő állandóan él és fejlődik. Elhatároztam, hogy alárepülök, nem csalatkoztam. Stabil 2-3 m-es emeléssel 2600 m-en elértem a felhőalapot. Beleemelkedve a vendezeigerre figyelve, túlemelkedtem a 3000 m-es magasságot. Na, ez is megvan, örültem neki, de 3300 m-nél kissé komplikálódott a helyzet, ezért az első sebességcsökkenésnél jobb dugóhúzóba vittem a Meisét. Az áldott jó repülőgép követte akaratomat, .és kidugóhúzózva a felhőből elhatároztam, hogy megnézem oldalról a felhőmet. Szép zsíros képet mutatott, nosza vissza alája, újra bele, de másodszor sem ment 3250 m fölé. Kirepültem belőle. A végeredmény: a barograf szalagot 3256 m tiszta magasság kiértékelve, meglett a 5 sz. magyar aranykoszorú. Összességében a háború alatti néggyel a 9. Sikeres évem volt az 1952- es év. Mindezek ellenére a politikai helyzet rosszabbodott, minden évet azzal zártam, hogy ezt is megúsztam. A klubhoz került Szűcs Pál politikai tisztem, aki soha nem nézett a szemembe. Utólag bevallotta, hogy azzal a feladattal is megbízták, hogy keressen okot a klubból való eltávolításomra, mivel párttag nem vagyok és az átkos MÁV szellemet képviselem. A klub, vizsga eredményei alapján az ország legeredményesebbje lett és így nem volt mibe belekötni.
Szegény Szűcs Pál időközben maga is motoros kiképzést kapott és szerény budaörsi otthonában szűkösen tartotta el családját. Valamit megsejtett, talán, hogy nincsen minden jól az országban! 1957-ben azután el is hagyta Jugoszláviába az országot, én pedig maradtam itthon.
1953 tavaszán Karsai Endre közölte velem, hogy beosztottak a békéscsabai oktatóképző iskolára oktatónak, ahol Kranich-al és Fergeteggel fogunk oktatni. Nem lelkesedtem túlságosan az ötletért, de kárpótolt, hogy lámákkal is fogunk műrepülni! Az iskola néhány hónapja különösebb esemény nélkül télt el. Karsai Endre, aki ekkor rep. osztályvezető volt, nem mindenben értett egyet Pálinkás Györggyel, aki a mot.alosztályt vezette. Végül én Pálinkás György gyerekkori barátomat tájékozattam egy bizalmas jellegű kijelentésről. így ez azt eredményezte, hogy elhelyeztek B.csabáról. Dunaújvárosba kiképzésvezetőnek egy ott alakulóban lévő klubhoz. A város is akkor épült, elég zilált körülmények voltak. A repülőtér Madocsán volt egy szép hosszú ártéri legelőn. A nyáron 2 hónapos tábort kellett szervezni teljesen kezdő növendékekből. 2 db Kranich Il-t is átirányítottak Békéscsabáról egy vontatógéppel, hogy ezekkel fogunk teljesen kezdőket vontatásból oktatni, elengedni, majd "C" vizsgáztatni. 2 kezdő csoportot pedig csörlésből Komával kiképezni. Beosztott oktató lett Mester László# nag^j(gyakorlattal, Szalma János, JavorGeza Gratzer Károly, *^es^csörlőkezelő Márkus János vott- Vontatópilótának Rozemberszki Józsefet szemelték ki, aki 3-4 felszállás után állandóan cigarettaszünetefcet tartott, ami nem felelt meg a tábor ütemének. Végül is Pintér János lett delegálva, aki napi 9-10 órát is töltött a Galamb ülésében. A Kranich oktatók Mester László és Szalma János lettKlft, aki itt tanult meg a hátsó ülésből repülni és oktatni, ami nem kis feladat a rossz kilátás miatt!
A tábor végén mindenki elment vontatásban Pilissel és Szellővel és le is "C" vizsgázott! Utólag sajnálom, hogy akkor nem gondoltam rá, hogy miért nem a Kranich-al engedtem el

néhány jókezű növendéket a motoros példák alapján.
A tábor végén mivel Sipos István visszajött a pártiskoláról engem a zuglói klubhoz helyeztek, aki szintén Farkashegyen repült.
A MÁV klubnál ezekben az időkben Csanádi Norbert látta el a kiképzésvezetői teendőket, folytatta eredményesen munkámat. Ebben az időben kezdeményeztem a madocsai tábor időszakában, hogy a hegyről hozzák le a Meisét, ott jobban ki tudjuk használni. Erre nem került sor és ennek megakadályozását egy keresetlen levélben leírtam Hamenda Ferenc titkárnak, hogy ne szóljon bele szakmai dolgokba, és talán ezt nem felejtette el teljesen. Végülis egy éves zuglói működésem Kalmár Lászlóval véget ért, mert engem visszahelyeztek a MÁV klubba, Kalmárt pedig a központba.
Erre az időpontra esett a Hanna-Reitssh affér. Ugyanis gyerekkorom óta fényképeztem és ez, amikor a repülő témák beálltak csak fokozódott. Gyűjteni kezdtem a régi képeket és. negatívokat is. A zuglói klub tagja lett Rotter Lajos fia, az ifjabb Rotter Lulu is, aki édesapja régi negatívjait előszedte és átadta másolásra. Ebben a legendás Wasserkuppei képek és különböző régi német géptípusok is voltak. Mivel otthon a fürdőszobába rendeztem be a fotólaboratóriumot ezekből a 6#9-es negatívokból is csináltam nagyításokat. Az akkori szerény oktatói fizetésből és a fotografálás akkor sem volt olcsó mulatság (havi fizetése egy oktatónak 1200 Ft volt) a fölösleges vagy nem jól sikerült képeket önköltségi áron eladtam! így került néhány kép Miskolcra, ahol az akkori titkár Sklenár? Tibor felhozta és bemutatta a főtitkárnak. Ebből azután hatalmas botrány lett. Egy értekezleten kitört a vihar, hogy a klubjainkban fasiszta repülők képeit terjesztik, így Hitler pilótájának Hanna Reitschnek is. Ebben az időben éledezett a nyugatnémet vitorlázórepülés és ez hatalmas felháborodást okozott a keleti blokk országaiban. Egy délelőtt, amikor a zuglói klubba bementem üzenet várt, hogy azonnal menjek a központba, jelentkezzek a titkárságon. Mivel előtte megsúgták, hogy mi a botrány oka, felkészültem a védekezésre és arra is, hogy ki fognak rúgni. Mire beérkeztem, addigra Rágyánszki András dühe csillapodni látszott és arra a kérdésre, hogy honnan vannak a képek, eltitkoltam az eredetüket, hogy az eredetileg Rotter Lajos tulajdona. Végülis 1 év letiltást szabtak ki azzal, hogy teljesítményrepülést nem végezhetek!
Amikor a vihar lecsitult Molnár szd.-os visszaadta a negatívok egy részét, de a Hanna Reitsch-ről szólót és a Wasserkuppe-» német repülősast megsemmisítették* Pedig Rotter Lajos a felvételét az egyik legjobban sikerült fotónak értékelte. Az egyik régi fotóalbumom borítóját díszíti, a másik a farkashegyi Pilótaotthont és a Szekrényes hegyet. A letiltást fél év múlva elengedték, de még 1958-ban is feleleventették.
Az 1955-ös versenyre nem jelöltek azzal az indokkal, hogy nem lehet a klubot otthagyni, végül amikor nem volt elég vontatópilóta - közben a motoros átképzést elvégezhettem - Opitz Nándival végigvontattuk a versenyt!
Az évek folyamán számtalan helyi időtartamot repültem magassági teljsítménnyel egybekötve, így 13 óra 20' leghosszabbat is. 1955-ben egy újabb 315 km-en felüli célrepülést csináltam Facsádra, Romániába. Ha időben érkezem, akkor Brassó lett volna a végcél, a Maros völgyén át.
Mégegy rendkívüli farkashegyi repülést éltem át: délelőtt erős DK-i szélben a lejtőn repülve egész napra enyém volt a HA-4$38-as számú Június 18-as. Néhány óra repülés után tapasztaltam, hogy a szokásos D-ire áll át a szél., majd kb. 1 óra alatt DNy-ira. A "B" domb felett átvészeltem az irányváltozást, majd teljesen ÉNy-ira változott és még 2 órát vitorláztam. Mindez 2 óra alatt állt be a 180°-os szélirányváltozás.
1956 nyarán újból Hajdúszoboszló volt a Nemzeti Vitorlázóbajnokság színhelye, amely annyiszor bizonyította rendkívül kedvező adottságait. Azonban csak a gyógyfürdő nem okozott csalódást, mert 2 hét alatt csak 3 értékelhető versenyszámot lehetett tartani. Egy hetes hosszabbítást is engedélyeztek, de ez nem segített. Végül is Fecskével függöny mögötti vakrepülést gyakoroltunk. Egy alkalommal Csanádi Norbi intett Opitz Nándiik és nekem is, üljetek be a Gólyába.így a Storch lett a legnagyobb motoros gép a típusaim között. Közel 15 vontatást is végeztem vele, pedig a jó öreg Árgus motor cserregett, csattogott,minden pillanatban vártuk, hogy a hajtókar kikönyököl a kartelból.
Néhány sort kell írnom két balesetről is, az egyik Kövesligeti Zsuzsa lezuhanása Pilissel Bián. Gratzer Károly növendéke volt és * Ifjúsággal kapta a kiképzést. Én állandóan nem voltam kint a reptéren, tehát nem ismertem a körülményeket. Egy nap jön Gratzer, hogy el kellene vinni Zsuzsát kontrollra. Hát ezen ne múljon, beültem mögéje. A vontatás bizony nem valami jól ment. Felemelkedtünk azért a légtérbe, mert dugóhúzó bemutató is elő volt írva. Megmutattam, hogy kell bevinni jobb oldalra, majd hogyan kell kivenni belőle. Az Ifjúság bizony kivételkor eléggé begyorsult, ha a pörgés után nem kezdték felvenni időben az orrát. Az akkori szabályok előírták egy emelkedő 180°-os harcforduló elvégzését is. A felvétel közben beszorulunk az ülésbe, mint a hullámvasúton. Zsuzsa valósággal ujjongott a felvétel közben. Ez nekem szokatlannak tűnt, de tetszett, hogy mincsen megijedve tőle. Nekem sem kellett több, ha ez akkora élményt jelent a második dugóhúzó kivételnél kissé jobban hagytam begyorsulni az Ifjúságot és egy bukfencet is beiktattam közbe. A kontrollt nem fogadtam el, és újabb kétkormányos vontatást javasoltam Gratzernek. Ez meg is történt. Újból bejelentette ellenőrzésre. Elmentünk újabb légtérbe és bukfencezni is. Jónak tűnt minden. Zsuzsát most már egyedül repülésre alkalmasnak ítéltem. Aznap már idő hiányában nem, másnap pedig az időjárás nem volt alkalmas első vontatásra. Két nap múlva, amikor az autóbuszba beszálltam, Budakeszin a kalauz jelezte, hogy a reptéren rendkívüli esemény történt, valaki lezuhant és meghalt. Zsuzsa volt, akit 24 órán belül kellett volna elengedni egyedül. Szerintem a földön teljesen fejre trimmelték a Pilist, pedig félig is elég lett volna. Lekapcsolás után a szokatlanul erős fejnehézségtől megijedt és meredek zuhanásból meg sem kísérelte a felvételt, belement a földbe!
A másik eset nem végződött tragikusan, de egy életre szólóan. A nyári táborban voltunk és Bián csöröltünk. Szűcs Laci barátunkat a Kiliánról leszerelték, valamely okból. Mivel a repülésről nem akart lemondani, eljött vitorlázni. A "B" vizsga után kissé korán elküldtem a lejtőre "C" vizsgázni, bízva a motoros kiképzésben szerzett nagyobb gyakorlatára. Sajnos a bizalomra nem volt érett és néhány forduló után a Kiskupacnál jobb dugóhúzóba esett és a földig ment, egy tisztáfion ért talajt. Mindkét lába több helyen súlyosan eltörött, egész életében nyoma maradt az én túlzott bizalmamnak! Ha szerencsénk van és a fákra esik, sérülés nélkül is megúszhatta volna az esetet! Egy oktató nem lehet elég óvatos, én pedig az M.22-es szárnytöréses ügyem óta arra ügyeltem legjobban, hogy senki nem kerülhet olyan feladat elé, amit nem tud biztosan végrehajtani!
Farkashegy és Bia egy rendkívül változatos repülések kivitelezésére alkalmas terep. Nagyon hiányzott az adottságokhoz a gyakrabban előforduló K-ÉK-i szél. Egy alkalommal Bián

repültünk és a vontatógép is volt. Mondom Quint Jánosnak, itt az alkalom, húzzon ki a Jánoshegy ÉK-i oldalához. Kísérletileg megnézem, hogy a Normafa lejtő mit tud. Elég alacsonyan lekapcsoltam és egy nívóban repültem a HH-hegyi ÉK-< lejtőn repülőkkel. Teljesítménygéppel jól vitorlázhatőnak találtam a Svábhegy ÉK-i oldalát, de leszállóhely legfeljebb a Petneházi rét jöhetett számításba. A felfedezés elragadott és a lejtőről átrepültem a HH-hegyi legendás ÉK-i lejtőre, majd a környéket a Pilisvörösvári völgytől a biai tavakig bebarangoltam. Változatos repülés volt. Még egy régi élmény, amely nem halványult el az emlékezetemben. Megint csak D-i szélre ébredtünk, amely sokkal gyakoribb mint az ÉK-i. Előre fentük a fogunkat egy egésznapos D-i vitorlázásra. Úgy 11 óra körül elindultam a HA_4138-as prima Június 18-cal csörlésből. A lejtőnél működött, de mintha nem egészen a legideálisabban. A lejtő tartott rendesen, próbáltam a Huszonnégyökrös felé tágítani. Itt kb. 500 m magasan eg felhő alatt 2-3 m-es emelést találtam. Nosza bele, az elektromos elfordulásjelző jól mutatott 800 m magasan már ben is voltam a felhőben. Jól ment felfele 1000-1500-2000 m vakon. Itt már az emelés gyengült, majd újból emelt. A nagy vadászat alatt egyszer csak a sebmérő leállt, majd tapasztaltam, hogy a belépőéi jegesedik. Mivel a felhő elég nyugodtnak bizonyult, hang után is ment a vakrepülés. Végül 2900 m magasan már nem volt emelés, a felhő hatalmasan szétterült, azt sem tudtam, hogy merre járok.
A vakrepülés eltartott vagy fél órát, elhatároztam a hazarepülést a D-i lejtőre. Valahol a Nagykopasz hegy mögött láttam meg a földet. Nagy tapasztalat volt, életem legnagyobb felhőben elért magasságát 2100 m-t értem el. Jó gyakorlatnak ítéltem egy 5000 m-es magasság eléréséhez.A hullámrepülés is sok élményt adott Farkashegyen, amely még ma sincs kikísérletezve!Gyöngyösön az első kísérleti táborban sikerült 5100 m magasra emelkednem, de magas lekapcsolás és az este beállta nem tett lehetőséget nagyobb teljesítmény elérésére.
Az idő múlása folyamán hárman értük el az egyezer repült vitorlázó órát Opitz Nándor (Nándi), Kósa György (Fürész), meg én. Bekövetkezett azonban 1956. október 23-a, amely Alagon teljesen váratlanul ért bennünket. Két nap után a továbbképző tanfolyam szétszéledt. Az eseményeket mások már megírták. A forradalmi bizottság választáson azon az álláspon-ton voltam, hogy mindenki tenni akar a magyar repülésért, tevékenykedjen és mindenre az utolsó csavarra is szükség van, mind meg kell óvni a jövőnek. Az ülésen megjelent Rónai Rudolf és Rágyánszki András is, Réti Antal nem. Volt, aki más véleményen volt pl. Szelesténvi Zuárd, aki felszólalt és feltette a kérdést, mit keres közöttünk Rágyánszki András? Hollósi Lajos némi alkohol hatása latt például kijelentette, hogy addig nem szólal meg, míg az MDP lemezpártjelvény a falon van. Mivel pont én ültem alatta, levettem és magam mellé tettem. A hangulat mind paprikásabb lett. Pálinkás György megkérdezte kinél van fegyver? Rónai Rudolfot is! Sziklai azzal vigasztalta Rónait: "Rudikám legfeljebb dolgozni fogsz". Végül megválasztottuk a forradalmi bizottság tagjait, ebbe volt párttagok is bekerültek! Én javasoltam, hogy a jelen nem lévő Nagy Kornélt is vegyük fel a jelölt listára. Meg is választottuk. November 4-e után pedig már Rónai Rudolf nem volt hajlandó tárgyalni - még a jelenlevők el nem ismertük az akkor alakuló "Forradalmi munkás és paraszt" kormányt! Hosszas vita után, hogy ez nem tartozik a tárgyközhöz, kierőszakolta az elismerést! Azon az álláspon-ton voltam, ha ezt nem tesszük meg, nem fogunk repülni! A MÁV Repülő klubban is új vezetést választottunk, mindenkit bevettünk, akinek korábban elévülhetetlen érdemei voltak az Egyesület múltjában. Hamenda Ferencet a korábbi titkárt, mivel semmiféle repülőmúltja nem volt - orvosilag alkalmatlan volt - gazdasági feladatok végzésére szántuk! A forradalomtól vártuk, hogy az Egyesületek függetlenek lesznek, leválnak az MHSz-ről és önálló életet élnek, egyedül a Magyar Repülő Szövetség lesz a legfelsőbb irányító szervük.
1957 tavaszára mindent visszacsináltak! Elkezdődött a tisztogatás, kirúgták az elsők között. Pálinkás Györgyöt, Sziklai Lajost, Serb Sándort, Makai Bélát, Hollósi Lajost és a szerintük hangadókat. Elhagyták az országot: Szelesténvi Zuárd, Sipos István... csak a forradalmi bizottság tagjait sorolom fel. Én egyenlőre elkerültem a tisztogatást, mivel ekkor már nem voltam a Szövtség függetlenített alkalmazottja, a MÁV-tól kaptam a sportállást.
A MÁV Sportrepülő Egyesületet újjászerveztük és a tavasszal teljes energiával elkezdtünk repülni. Alagon senior versenyt, edzőtáborozást, majd nemzetközi vitorlázó versenyt rendezett az újra egyesített szövetség. A magyar meghívottakon kívül szovjet, lengyel, bolgár, román, jugoszláv meghívottak vettek részt, a csehszlovákok az új Blanikuk prototípusát hozták el bemutatni! Én a HA-4017-es Sirályt kaptam meg versenyezni. Az utolsó előtti napig az 5. helyen tanyáztam, amikor az utolsó napon 0 pontot dobtam, ezzel a 11. helyre estem vissza. Utólag megállapíthatom, hogy elfáradtam és egy gyenge termiket nem volt már energiám bétekerni! A verseny után még egy jónak Ígérkező napon Karsai Endrével engedélyt kaptam megkísérelni az 500 km-es táv|elérését Jugoszlávia felé, Nis bejelentett célként. Szeged után egy összezavarodó felhősort nem tudtam áttörni és Nagykikindán szálltam le 220 km után. A jugoszlávok másnap levittek Vesecre, ahol zajlott a verseny, amin magyar részvevő Domonkos József volt egy Weihével! A jugoszlávok a határig visszavontattak, leszálltam Szegeden és részvettem egy ottani repülőnapon. Itt először a határőrség nem akarta tudomásul venni, hogy engedéllyel repültem át a határt és tértem vissza! Eredményes nyarat tudtam magam mögött. Bián egy tábor folyt még, amikor Farkas Endre behívott a központba és közölte velem, hogy félévre elveszik a szakszolgálati engedélyemet, pártunk és népünk nevében! Először nem értettem miért, a forradalomban fegyveresen nem vettem részt, nem diszidáltam, csak a magyar sportrepülés érdekében tevékenykedtem. Várakozási álláspontra helyezkedtem, nem mentem senkihez önkritikát gyakorolni, tisztázást kérni. Hosszabb idő után közölték a klubbal, hogy mindennemű repülőtevékenységtől eltiltanak, repülőtereket nem látogathatok, szakszolgálatimat adjam le! A klubvezetés tagjaitól végül megtudtam, hogy Réti Antal aláírásával egy 4 pontos vádiratban indokolták döntésüket. Ezt a levelet titokban megkaptam és még ma is megvan. Csak hosszas töprengés után jöttem rá, hogy Hamenda Ferenc volt az, aki III/3-as módszerrel feljelentett és közölt mindent a központban elvbarátainak. Mivel a 4 vádpontot nem találták elégségesnek, kibővítették l-re, mindenféle ügyek hozzámagyarázásával! Végeredmény: a MÁV személyzeti osztálya meghallgatás nélkül fegyelmi határozatot hozott és egy évre lefokozott, alacsony munkakörbe helyezett. A Keleti Pu. műszaki kocsifeiVa&tf
famegmunkáló műhelyében lettem segédmunkás, 4 í< cafihejU Urdf A fegyelmi határozatban már bércsalással is kezdtek gyanúsítani. Alig ült el a zaj, a határozatot fellebbeztem és konkrét tárgyalást kértem. Ezt elutasították azzal, hogy részben beismerő vallomást tettem. Ebben az időben mindenkin bosszúálltak, akit az ellenforradalomban vétkesnek ítéltek. Nem tehettem mást, mint felmondtam és ekkor meg nem akartak a kötelékből elbocsátani. Végül Rödönyi Károly klubelnök, aki szerette volna ügyemet tisztázni, Réti Antalt magához kérette, s az mivel hajthatatlan volt, hozzájárult a felmondásomhoz. Itt jegyzem meg, hogy

Réti Antal ekkor már főtitkárhelyettes - szerette volna elérni, hogy Rödönyi Károly klubelnök menjen be hozzá az ügyben. Rödönyi Károly később közlekedési miniszter lett és sajnálattal közölte velem, hogy nem tud megmenteni.
Az új vezetés a klubban újra Hamenda Ferencet választotta meg titkárnak, majd mivel ez nem elégítette már ki a Kádár-rendszerben, munkahelyén párttitkárnak is megválasztották. A szomorú az ügyben az, hogy - velem ezek után tudta, hogy nem fog tudni együttdolgozni - azokba a régi tagokba is belerúgott, akik korábban a klubot mindenben segítették. Azt hitte, hogy ő az utolsó ttrákosista" tovább fogja a nagy múltú Egyesületünket vezetni. Ma a MÁV klub, korábban az elsők között volt - az utolsók között kullog, jó, hogy egyáltalán még jegyzik!
Felmondásom után az akkoriban mindennapos kálváriát jártam be. Mivel felső-ipariskolai technikusi végzettségem volt, próbáltam megkapaszkodni. A vállalati jelentkezéseknél ekkor önéletrajzot kérte és utána az előző munkahelyről kádervéleményt. Ez rendszerint mint illetékes, Hamenda Ferencnél kötött ki, és nem kell nagy fantázia, hogy milyen válaszokat adott. Végül 2 év hányattatás után a jó sorsom a gázipar területén kötött ki, és innen mentem 27 év után nyugdíjba.
A hivatásnak tekintett repülésből kiestem, itthon maradtam, de ezt sohasem bántam meg. VégülÜ®^év vitorlázórepülés utáni vágyakozás után a második nyugati turistautamon egy kitérővel feljutottam a vitorlázórepülők szent hegyére, a Rhőn hegységbeli Wasserkuppéra. 1953 után itt már újra aktív repülés folyt. A Gerschfeld-i kempingből felmentünk a csúcsra körülnézni. Itt egy csoport csörlésből repült egy ASk-13-mal. A repülőtéri üzemet Heincz Ernst ttess «£«/</ oktató vezette. Rövid szemlélődés után kézzel lábbal megértettem velük, hogy én egy magyar vitorlázórepülő vagyok és aranykoszorús is. Kess úr közölte, hogy dél felé jöjjek vissza és repülünk egyet. így is lett. Beültünk az ASR-13-ba, én előre. Felcsörölt vagy 350 m magasra, majd néhány kör után mondta tessék folytatni. Nekem 9 év kiesés után ugyancsak össze kellett szedni maradék gyakorlatomat, hogy ne hozzak szégyent a magyar vitorlázórepülés nevére. 15' repülés után megköszöntem a szíves vendéglátást és elköszöntem. Heincz E.Kess nevét és a repülést bejegyeztem a repülési naplómba. Itthon Rotter Lajost kérdeztem, hogy ismerte-e ftess urat régebbről? Lulu bátyánk nem emlékezett a névre. Én a teljes régi Istus ezüstkoszorús listán felfedeztem a nevét és azt, hogy 1939-ben ezüstkoszorúzott és a 1145 számú jelvény tulajdonosa. A ma 80 éves öregúrral iai/aj
újból találkoztam a Wasserkuppén egy SG-38-as repülés után. Erről majd később még írok! Közben múltak az évek a repülésbe talán vissza lehetett volna kapcsolódni, a gyémántkoszorú elérés azonban csak ábránd maradt. 1990-ben az ifjabb Rotter Lulut meglátogattam Angi iában, Sw&pott-i otthonában. A második napon már csapot-papot otthagytunk és felmentünk a Long-Myndre, ami kb. 50 mérföldre van. Itt egy kopár fennsíkon egy rendkívül szimpatikus vitorlázórepülő-teret találtam. Lajos a tőle szokott módon intézkedett, repültünk egy félórás terepismertetőt. Utána másnap tessék itt van a Dart 17-em egész nap repülhetsz vele, csak arra ügyelj, hogy leszálláskor a futót ne felejtsd el kiengedni. Felcsöröltek a lejtőre és beáSálltam a szép hosszú lejtőre ingázni. A felhőalap nem volt túl magasan. A többi gép is felhőalapon rohangászott. Nekem feltűnt, hogy egy helyen állandóan sima gyenge emelés van és a felhő is lyukas. Szűken ingázva, szememet a varión, majd állandóan a földön tartva lassan emelkedtem. Néhány perc múlva a felhő felett találtam magamat és örömmel állapítottam meg, hogy hiszen ez egy hullám. A dombvonulatra egy hurka alakú felhő rakódott és felette lassan emelkedni kezdtem. 5-6000 láb után ugancsak nézegettem felfelé, hogy van-e valami határozott lencsefelhő? a közelben. Végül 10.500 láb fölé nem ment, így életem második 3000 m-es magasságát elértem, 6 óra 35' repülés után a futót kiengedve lelkesen a váratlan eredményen leszálltam. Az 5000 m elérése micsoda szerencse lett volna?
Későbbiekben szintén turista út keretében elmentem Versecre, Numellába és Cháteaura&'lba VB-t látni. Olyan helyek ezek, amelyek felkeresését pártunk és szövetségünk korábban nem tette lehetővé! Ebben az időben megkaptam havonta a&£weizer Aero Revűt és ebben egy apró hírre találtam. A VB-t megelőzően itt rendezték meg a Á-. Oldtimer rallyt. Felkeltette az érdeklődésemet, hogy miféle mozgalom ez? Tekintve, hogy az útvonal is megegyezett, elhatároztam, hogy útba ejtjük. Esti órákban érhettem a helyszínre, lakókocsiban a kempingben aludtunk. Másnap reggel nem sokáig készülődtem, irány a hangár, a reptér, miféle látnivalók vannak. Alighogy az első gépeket megláttam, ezek között egy Kranich IIrt szerelt egy kopasz sovány fiatalember. Odasettenkedtem és önkéntelenül megsimogattam a gép orrát, hogy még ilyen öreg masina is létezik.Cferiss WiCCs volt a tevékenykedő és meglátta, hogy simogatom lelkesen a gépét, mondja nekem angolul, hogy szeretne vele repülni? Nem tudok angolul, de ezt azért rögtön megértettem, hogy itt repülési lehetőségről van szó! Lelkesen mondtam, mutogattam neki, hogy igen! A repülésre másnap került sor, közben már Hefty Fricivel is találkoztam. Gondoltam, hogy milyen jó lenne együtt repülni, Fricinek érvényes szakszolgálatija is van. Közben a rengeteg régi gépek között sok újabb, általam- csak fotóról ismert típust találtam alig győztem fotózni!
Jó idő lévén kissé irigykedve néztem fiammal, aki ekkor ÍZ. éves volt a különböző startokat, repüléseket. Igyekeztem a Kranich II. közelében tanyázni, bár gondoltam, hogy az igéret elfelejtődött! Úgy dél körül azonban Wills úr újból intett és kérdezi, hogy az első vagy a hátsó ülésben akarok repülni. Én az elsőt választottam, gondoltam a hátsóból rossz a kilátás, gyakorlatban sem.vagyok. Jó mondta, és a hátsó ülésbe üljön be a fiú. Már jött is a vontató gép és akasztották be a kötelet! Na gondoltam, szakszolga^es gyakorlat, több éves kihagyás után felköthetem a gatyát, ha nem akarok csalódást
okozni, a rizikót vállaltam. Fiamnak mondtam csöndben gyorsan ülj be, segítenek bekötni, még egy ilyen alkalom nem lesz az életben, hogy ilyen géppel együtt repülhetünk! 1 óra repülés után leszálltam és megköszöntem Willsnek azt a fantasztikus bizalmat, hogy így minden előzetes ismeretség nélkül átadta a gépét. Azóta eltelt közel 20 év és ezután mi magyarok kezdtünk megismerkedni az általuk kezdeményezett oldtimer mozgalommal.
Nem maradtunk tovább, pedig olyan személyek is részt vettek a rallyn mint Peter Riedel, aki 1920-ban a Wasserkuppén tanult repülni és abban az időben dolgozott a 3 kötetes Rhőn történeten. ChateaufOOíl- ban, ahol mi nem vettünk részt a VB-n szovjet nyomásra, ízelítőt kaptam, hogyan bonyolódik le egy világbajnokság! Az érdeklődők között volt Wolfgang Spéte,$az 1937-es Rhőni verseny győztese, aki a háborúban 99 légi győzelmet ért el és a végén Mel6g- as rakétavadászok parancsnoka volt. A VB-t felkereste Hanna Reitsch is, aki miatt korábban leírt fotóproblémám volt. Amikor a korábbi dolgokról volt szó és Rotter Lajost említettem "ah a Ludwig" emlékezett vissza régi a szép időkre. Amikor láttam, hogy így is lehet repülni, mármint 10 évnél öregebb gépekkel törtem a fejemet hogyan lehetne

valamit itthon is meghonosítani. Repülés baráti körben összejárva felmerült az a gondolat, hogy egy új Vöcsök gépet kéne építeni, ez meg is valósult a RSz jóvoltából, majd ezt követte később a Cimbora, Po 2-es és Gerle is. Az oldtimer mozgalomba való bekapcsolódásunk eredménye .lett, hogy amikor az "50 éves a magyar vitorlázó repülés"-t megünnepeltük, alkalmam volt Thunba, Svájcba kimenni a következő Rallyre. Hogy erre sor kerülhetett ezt Rónai Rudolfnak köszönhetem, aki "lehetővé tette a kiküldetést, mivel túrista úton nem mehettem. A nemzetközi Oldtimer mozgalom ülésén felvetettem egy magyarországi rally megrendezésének ötletét. Mivel én voltam az első fecske az akkori keleti blokk országaiból, mondhatom hatalmas érdeklődést váltott ki ötletem. így 1983-ban megvalósult az első Farkashegyi oldtimer-ralTy. Ez elsősorban a jó időnek köszönhetően kedvező nemzetközi visszhangot váltott ki a résztvevők tapasztalatai alapján. Azóta eltelt időkben megvalósultak a további farkashegyi rallyk. Ezóta sok külföldi vitorlázórepülő tudja, hogy merre is van az a "Farkas hegi", ahol nagyokat lehet repülni és ez a lényeg.
Sok rally rendeződött azóta szerte Európában, azóta tudjuk, hogy lehet öreg megfelelően karbantartott öreg vitorlázógépekkel-lassan és alacsonyan-repülni!
Az 1989-es politikai változások utolérték az MHSz megingathatatlan monopóliumát a magyar repülés területén. A magánrepülés lehetősége megteremtődött. Az állam támogatása minimálisra csökkent a Magyar Repülő Szövetség anyagi ok hiánya miatt éppen csak működik.Az oldtimer mozgalom sem tud megerősödni, megmaradt öreg gépek hiányában. Néhány lelkes öreg veterán látogatja csak a nemzetközi találkozókat, érvényes szakszolgálatik hiányában baráti kölcsöngépekkel alig lehet biztosítás nélkül repülni.
A kétüléses gépekkel való utasrepülés már nem elégíti ki az ember repülési vágyait. Mind többször határoztam el magamban, hogy többet nem engedek a csábításnak, nem repülök többet. Megmaradt a spontán érdeklődés szeretett vitorlázórepülésünk iránt. Azért tavaly, 1997-ben még ellátogattam a Wasserkuppeba, ahol az OSC egy egyhetes gumiköteles nosztalgia tábort rendez minden évben. Az öreg fiúk, akik 70-80 év közötti évjáratúak l-mmair befogadtak a "startww^ba" és hamar megtanulták, hogyan kell magyarul kihúzni... futni... elvezényelni. A két nap alatt háromszor került rám a sor az SG 38-assal (D- 7055). Amikor az érvényes szakszolgálatim után érdeklődtek, megértően hunyorítottak. A három gumiköteles felszállásból elért 2 perc 16* másodperc repülésért kedvezményesen fizettem 30 DM- et. Elbúcsúztam, hogy jövőre újra találkozunk! Hát szép volt az elmúlt 56 év, elhatároztam, hogy többet tényleg nem ülök vitorlázógépbe! Talán sikerül is a fogadkozást megtartani.
Az elmúlt évtizedek alatt 6 db vitorlázó repülési nap 1 óbanJ'í2** oraf 17 ' 3O'^időtartam", 354 gumikötél*, 904 csörlésísc 1050 vontatásT'^osszesen 2308 felszállás, 46 db 5 órán felüli időtartam ebből 10 db 7 órán felüli, 1 db 9 óra 17' M. 22-vel, 1 db 10 óra 40' Sóhajjal, 1 db 13 óra 28' Futárral a leghosszabb, 126 db 1000 m felüli magasság ebből 2 db 3000 m felüli DFS Olympiával és Darí 3^-fel felhőben és hullámban, 4 0 db 50 km feletti távrepülés ebből 1 db 310 km felüli távrepülés gumiköteles termikugrásból, 1 db 315 km felüliíif:ávrepülés csörlő -indításból, mindkettőt Farkashegyről indulva!, összesen 212 telj.repülés. 'Motorosgéppel 1072 felszállásból 346 óra 55' időt 7 típussal repültem. Motoros repülőgéppel, Fecskével egy kényszerleszállásom volt, ami bár nagyon kritikus volt motoifellás miatt, törés nélkül végződött! * összesen uiiortaz& repülőgéppel 81 lipvssaL

1942

Július 1-én Farkashegyen megkezdődtek a haderőn kívüli táborok. Három darab, háromhetes tábort szerveztek a táborokon résztvett több mint 90 vegyes növendék. A tábor elég eredményesnek bizonyult. Született: Egy “D”-vizsga , Hat “C”-vizsga, Huszonhárom “B”-vizsga és Harminckét “A”-vizsga.
Összesen :1918 felszállásból 83 óra 17 perc repült idő.
Ezalatt folytatódtak a teljesítményrepülések is.
Harmath Izabella Budaörsről indulva teljesítette az ezüstkoszorú harmadik feltételét.

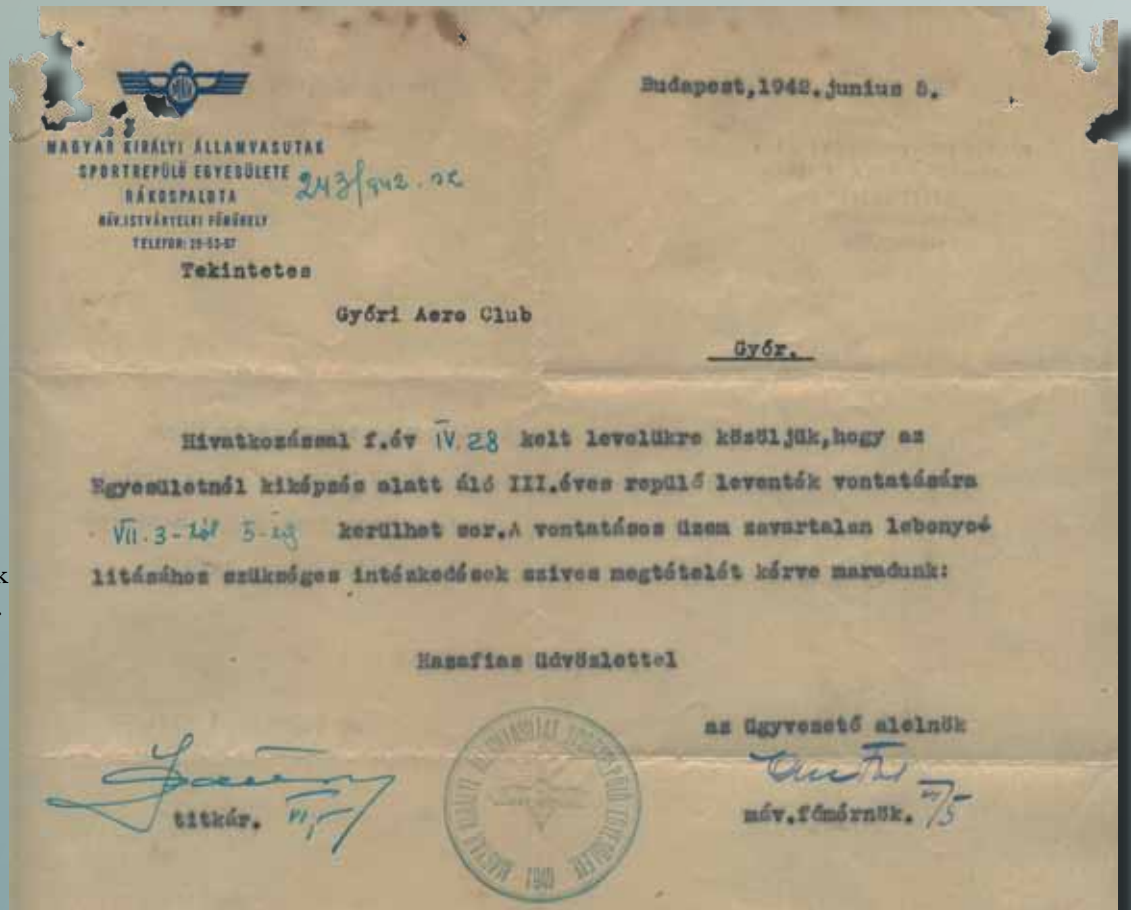
A felsorolt eredmények elsősorban a jól szervezett műszaki munkának volt köszönhető. Mivel sűrű volt a géptörés a táborok alatt.Volt olyan üzemnap amikor 3-4 gép sérült meg . A sérült gépeket az Istvántelki Főműhelyben javították .
A sok géptörés miatt szükség volt a főműhely bővítésére. Ezért még az év folyamán kibővítették a műhelyt és felszerelték a szerszámokat hogy akár gépek építésére is alkalmas legyen a műhely.

A MÁV repülőklub alapította meg az ország környező részein repülőegyesületeket, hogy ezzel is toborozzák a fiatalságot a repülésre.
Ilyen egyesületek voltak például :
Debreceni csoport , Kolozsvári csoport , Morosvásárhelyi csoport.

Debreceni csoport :

Oktató hiánya miatt csak későn indult meg a kiképzés. Ezalatt számos Vöcsök és Tücsök várta a repülést a hangárban, de tétlenül. A vezetőség elküldte a legjobb vitorlázórepülőket segédoktatói tanfolyamra és csörlőkezelői tanfolyamra .
Az alábbi feladtatra két ember volt alkalmas: Juhász András “C” vizsgás pilótát elküldték a Hármashatárhegyre segédoktatói képzésre. A kiképzés közben Vöcsök típusú géppel összeütközött egy másik géppel és súlyos sérüléseket szenvedett .
A csörlőkezelői tanfolyamra Benedikti Zoltánt találták a legmegfelelőbbnek.
Ő sikeresen elvégezte a tanfolyamot így neki kellett elvállalnia az oktatást és a csörlőkezelést is.
Így oktatóval elkezdődhetett a kiképzés.1942-ben számos “A”-”B” vizsga született a debreceni csoportnál.

A hajdúszoboszlói táborban, a debreceniek is jeleskedtek teljesítményeikkel.
Hat “C” vizsga , öt “B” vizsga , két “A”vizsga született. A “C” vizsgákat műszerek nélkül repülték a növendékek. A friss “C” vizsgások kezdő vontatásokat végeztek Cimbora tipusú géppel.



MAGYAR KIRÁLYI ÁLLAMVASUTAK
SPORTREPÜLŐ EGYESÜLETE
RÁKOSPALOTA
MÁV.ISTVÁNTELKI FŐMŰHELY
TELEFON: 29-53-07

Budapest,1942.junius 8.

243/942.sz.

Tekintetes

Győri Aero Club

Győr.

Hivatkozásmal f.év IV.28 kelt levelükre közöljük,hogy az Egyesületnél kiképzés alatt álló III.éves repülő leventék vontatására VII.3-tól 5-ig kerülhet sor.A vontatásos üzem zavartalan lebonyolításához szükséges intézkedések szives megtételét kérve maradunk:

Hazafias üdvözlettel

az ügyvezető elnök

titkár.

máv.főmérnök.

Kolozsvári csoport:

Az alakuló csoport Augusztus 31-én rendezett gyűlésén 54 tag jelentkezett tagfelvételre. A csoport nem kezdhette meg a kiképzést mivel nem volt saját gépük .
Mert a kolozsvári cserkészrepülők nem tudtak gépet biztosítani. Másrészt Alapi kiképzésre sem mehettek a növendékek a túlkorosság miatt.

Marosvásárhelyi csoport:

A klub első gyűlését 1941. December 20-án tartották meg. A kiképzés 1942-ben kezdődött el, a marosszentgyörgyi repülőtéren, két bérelt Tücsökkel és egy Vöcsökkel. Augusztus 11-16-ig tábort szerveztel 14 növendékkel. Az év folyamán 643 felszállásból 2 óra 44 percet repültek a klub tagjai és számos vizsga is született.
Kilenc “A” vizsga , két “B” vizsga és egy “C” vizsgát tettek le a marosvásárhelyi repülők.



Az M-22-es szerelése a MÁV hangár előtt 1942 márciusában. A gép bal szárnyánál Mitter Imre áll.

A Pilis a hangár előtt már összeszerelve. Ezek az évek voltak a MÁV Sportrepülő egyesület fényévei a háború alatt.

1942 Április 12

Fábián Attila Budaörsről felvontatva egy Pilis típusú géppel lezuhant és meghalt. Amikor a szekrényes fölé ért alacsonyan lekapcsolt. A gépet dugóhúzóba vitte majd ebből nagy sebességgel felrántotta a gépet és ekkor a szárnytartó dúzok kiszakadtak a helyéről. A szárnyak leváltak és Fábián Attila a törzzsel együtt lezuhant. Halála mély megdöbbenést keltettt pilótatársai körében .

Ebben az időben az alacsony műrepülés még megengedett volt. Ezért sok pilóta kihasználta, mint: Méray Horváth Róbert, Zsigmond Péter és Fábián Attila is.



FÁBIÁN ATTILA
1942 április 12.-én
repülő hősi halált
halt





Zsigmond Péter indítja Fábián Attilát az Ény-i lejtőre az M-22-vel. A gép szárnyát fogja Falusi István.



Méray Horváth Róbert a Pilissel készül lejtőerpülésre. Később ezzel a HA-3034-es Pilissel zuhant le Fábián Attila is. Jól látható a szárny alatt lévő rekord lista is.

MAGYAR KIRÁLYI ÁLLAMVASUTAK
SPORTREPÜLŐ EGYESÜLETE
RÁKOSPALOTA
MÁV. ISTVÁNTELKI FŐMŰHELY
TELEFON: 29-52-67





Lothrigel Attila az M-22-ben. Körülötte a MÁV növendékei közt-tük balról a harmadik Mitter Imre.



Elhúz az M-22 a szekrényes felett, hogy szórakoztassa a lent maradtakat.



Harmath Izabella a szekrényesen időt mér.

Jobbra fent:

Kővári Gyula egy kemény terepreszállás után az M-22-vel. Az oka a kinmaradt féklap volt.



A MOVERO gépparkja a hangár leégése után. 2 Pilis, 1 DFS Olympia Meise és egy M-22. Ezt a gépet MOM (Magyar Optikai Művek) repülőklubbja építette.



Így került vissza a Meise egy terepreszállásról, mert nem volt szállítókocsi.



A MOVERO Rhönadlere a "MOVE Sas" a MÁV repülőklub hangára előtt. A gép a MOVERO hangár leégése alatt éppen épült a műhelyükben így ez a gép megmenekült.



A MOVE Rhönadlere és az M-22, várakozóban a kútvölgyben 1942 nyarán.

A Hajduszoboszlói tábor 1942 Július



A tábor résztvevői a megérkezés után. A táborozók sátrakban laktak.
Háttérben a Gerle és a saját szállítókocsi.
Középen a fekete ingben Antal Lajos áll.



Harmath Izabella és egy női tag a Klemm 35-ben. Később a háború után ez a gép is tovább repült egészen az ötvenes évek közepéig.

Mi Történt a Táborban?

A MÁV tagjai közül 32 ember, a Debreceniek közül 19 -en ,a DRC tagjai közül 7-en, voltak a táborban. A táborban repült gépek az alábbiak voltak: 2 Tücsök , 1 Vöcsök , 2 Pilis
1 M-22 , 1 Meise , 1 Rhönadler , 1 Cimbora , 1 Göiver

Motoros gépek közül: 2 Arado 79 , 1 Klemm 25 , 1 Zlin 212 , 2 WM-10

A táborban 5 ezüstkoszorú, 8 “C” vizsga , 6 “B” vizsga és 2 “A” vizsga született.
Összesen a tábor ideje alatt : 478 felszállás és 101 óra 13 percet repültek a pilóták .
A tábor ideje alatt rendkívülien jók voltak a meterológiai viszonyok, ezért jó eredményeket szerzett a négy egyesület.





A Tábor motorosgépei és vitorlázógépeinek része.



A tábor vitorlázógépei a reggeli készülődésben.



A Gerle tankolás közben .



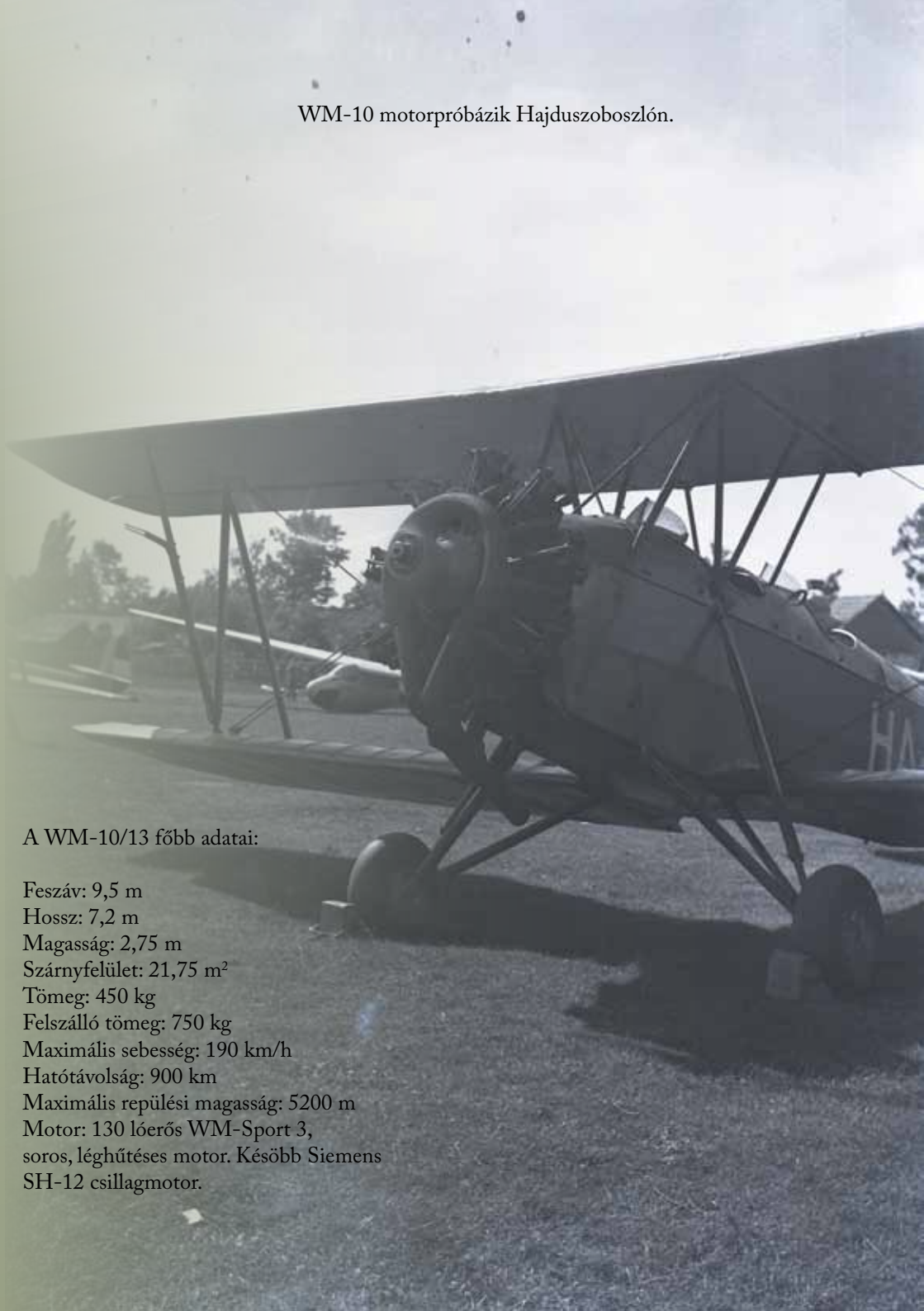
A MÁV tagjai a megérkezés után a Hajduszoboszlói repülőtéren.

Felszáll a WM-10 Hajduszoboszló repülőteréről.

Motoros szakosztály:
Az év folyamán a Légierők Parancsnoksága két WM 10 típusú gépet adományozott az Egyesületnek. Ezeket kétkormányos kiképzésre és vitorlázógép-vontatásra használták.
Október 1-én megérkezett a második Arado 79 típusú túragép. Az év folyamán Esztergom is leszállította az R 14 Pinty típusú, együléses, 40 LE-s kis repülőgépet. A gépállomány, tehát két Arado 79 HA-MAV, HA-MAU , két WM 10 HA-MAT, HA-MAW, egy Klemm 25 HA-NAD, egy Klemm 35 HA-NAI, egy Zlin 212 HA-NAO, egy R 14 Pinty HA-MAL és egy Breda 25 HA-MAS. Összesen kilenc üzemképes motoros repülőgép volt akkor. Rendszeres üzemnapokat tartottak hétköznap két alkalommal és vasárnap. Gyakorlatban tartottak kilenc egyesületi tagot, elsőfokú kiképzést kezdett 12 fő, vizsgát tettek tízen, másodfokú vizsgát hárman.
A motoros felszállások száma 3238, repült idő: 527 óra 15 perc. Ez a teljesítmény a szakosztály fennállása óta a legjobb volt.
Az év folyamán több repülő-kirándulást is rendeztek, a többi Egyesülettel karöltve.

Vontató-keret:
Az év elején a két R. W. D. 8 típusú vontatógépet javításra leállították. A másik két, Gerle típusú gép az év elején megsérült, az üzemből kiestek. Az egyik még májusban összeütközött a földön egy M 25 géppel, a másik Érden, erős szélben fejre állt. Helyettük a hiányokat két WM 10 géppel pótolták.
A vontató-keret országos működése során előképzést és félkiképzést kapott 141, teljes kiképzést és szakszolgálati engedélyt 62 növendék. Továbbképzést és gyakorlatban tartást 9 pilótának biztosítottak. Összesen 293 fő 1963 felszállásból, 325 óra 59 percet repültek. A repült távvontatásokat és gépszállítást is végzett légi úton: 13S esetben, 157 óra 10 perc re pült idővel.
Az éves összesített eredmények alapján a vitorlázó kiképzésben és a teljesítményi repülés terén a legjobb eredményt érték el. Az Egyesületi tagok kilenc ezüst teljesítményjelvényt szereztek, a cserkészrepülők ötöt, a Miegyetem négyet, a többi Egyesület egyet-egyet Mindezen eredményeket az Államvasutak Elnöksége anyagi támogatása, az oktatógárda és a Repülőműhely kiváló műszaki személyzetének munkája tette lehetővé.

WM-10 motorpróbázik Hajduszoboszlón.



A WM-10/13 főbb adatai:

Feszáv: 9,5 m
Hossz: 7,2 m
Magasság: 2,75 m
Szárnyfelület: 21,75 m^2
Tömeg: 450 kg
Felszálló tömeg: 750 kg
Maximális sebesség: 190 km/h
Hatótávolság: 900 km
Maximális repülési magasság: 5200 m
Motor: 130 lóerős WM-Sport 3,
soros, léghűtéses motor. Később Siemens SH-12 csillagmotor.

1943

Ebben az évben az Egyesület minden szakágazata jelentősen fejlődött, az addigi legjobb eredményeket érte el, különösen a vitorlázórepülésben. A motoros repülések száma is nőtt, a háború okozta üzemanyag hiány és a felszerelési tárgyak beszerzési nehézségei ellenére. A modellezés, a miskolci és a celldömölki csoportok megalakulása révén szélesedett. Az összes szakág és vidéki csoportok összefogása, irányítása nagy problémát jelentett, mivel az Egyesület még mindig nem rendelkezett megfelelő központi helyiséggel, ahol az adminisztrációt lehetne végezni, összejöveteleket és elméleti oktatást tartani lehetett volna. Az enyhe tél lehetővé tette, hogy a kiképzést Farkashegyen megszakítás nélkül november végéig folytassák. A vitorlázógép állomány az év elején:

1 db M-22, 1 db Rhönadler, 1 db Pilis, 4 db Vöcsök, 3 db Tücsök, 2 db Zögling,
1 db Segel-Zögling, 1 db Gövier, 1 db Cimbora.

A Grunau Baby csak a hajdúszoboszlói táborra készült el, de ott újból összetörött. A Repülő Alap átadott még egy Cimborát, egy Kevély típusú gépet. Mivel hiányoztak hozzá a műszerek és nem volt kerék gumija, így nem lehetett átvenni.
A téli és a tavaszi rendkívül kedvező időben, Április végéig 11 növendék érte el az ötórás időtartam teljesítményt Farkashegyen, Hédl Sándor vezetőoktató irányításával. Ez az eredmény biztató volt. A hajdúszoboszlói teljesítménytáborban további ezüstkoszorúkat lehetett remélni. A "D" vizsgafokon állók részére megkezdték Ferihegyen, a vontatásos kiképzést és a vontatói szakszolgálati engedély feltételeinek teljesítését.

A már hagyományossá váló hajdúszoboszlói teljesítmény tábort július 13-29 között tartották meg, egy minden tekintetben előképzett növendék kerettel. Az eredmény nem is marad el.
A tábor ideje alatt 21 teljesítményt repültek. Ebből a növendékek újabb nyolc ezüstkoszorús teljesítményjelvényt szereztek.
Így az év elején teljesített három "D" vizsgával összesen 11 "D" vizsga született.
A HA-4026 lajstromjelű Meisével rövid időn belül hat ezüstkoszorú távot repültek, olyan növendékek, akik közül némelyik mindössze másfél-két éves repülő múlttal, gyakorlattal rendelkezett.
Dési Imre 1942 tavaszán kezdett repülni nagyon gyorsan érte el az ezüstkoszorút. Repülésével azonban a Meise sikersorozata megszakadt, mert Nevetlenfalun Kárpátalja miközben a pilóta a távrepülést igazoló iratot láttamoztatta egy viharfront szele a kellően nem biztosított gépet átvágta és összetörte.

A gyors kiképzés során néhány súlyos törés is előfordult.
Így Korchmáros István a féklap nélküli Pilissel szakszolgálati vontatási feladat után leszálláskor a repülőtér szélén lévő WC-bódét félig feldöntötte, a gépet összetörte,,
A Graunau Babyvel a falu szélső házai közé szálltak le és a gép újból összetörött.

Györe István "D"vizsga repüléséért számtalan Székesfehérvár-Budaörs felutazás, kitartó fáradozás eredményéért az ISTUS nemzetközi számozása szerint a világon a 2000.-ik ezüstkoszorús jelvényt kapta.

A táborban a legnagyobb teljesítményt Tariska Ferenc érte el M 22 típusú géppel: Böszörmény-Titel távon 293 km-t repült.
Szőnyi József és Tariska Ferenc Kranich típusú géppel Hajduszoboszló-Nyíregyháza közötti hurokrepüléssel magyar rekordot állított fel.
A tábor idején öt "C" vizsgát is repültek. 19 növendék szerezte meg a vontathatói szakszolgálati jogosultságot. A táborban vendégül látták a farkashegyi MOVERO és MOM tagjait is, akiknek itt nyílott lehetőségük vontatásos kiképzésre és teljesítmény-repülésre is.
A vendégegyesületek tagjai közül hatan érték el a "D" vizsgát.
Méray-Horváth Róbert / MOVERO / Hajdúszoboszló- Balatonfüred között M 22 géppel 270 km-t repült. Grohmann István (MOVERO) Rkönadlerrel az aranykoszorús teljesítményjelvény egyik feltételét 3600 m magasság teljesítette.

A szoboszlói tábor a hiányos elméleti felkészítés ellenére is eredményes volt. Hogy viszonylag milyen gyorsan lehetett akkoriban eredményt elérni, arra egyik jellemző példa, Mitter Imre ezüstkoszorú-távrepülése. A 17 éves repülő, akinek összesen 140 felszállása volt, és addig mindössze kb. 12 órát töltött a levegőben, egyórás termikbemutató után melyet Lothrigel Attilával repült, Gövierrel, a szakszolgálati engedély megszerzéséhez szükséges nyolcadik vontatási feladatra indult, s egyben távrepülési engedélyt is kapott, 130 km-t megtéve Szegváron szállt le, előbb azonban mivel már jóval korábban alaposan elnavigált csaknem Szegedig jutott, és kb. 10 km-t visszarepülve, fejezte be a bőkezűen végrehajtott / hiszen eredetileg 50 kilométeres repülést kívánó / feladatot.

A farkashegyi nyári alapi táborok alatt 13 "A", öt "B" és hat "C" vizsgát teljesítettek, 1011 felszállásból 174 óra 16 percet repültek
A 13 időtartam repülésből hetet növendék repült "D" Az eredmények az addigi évek minden teljesítményét tulszárnyalták.
A budapesti szakosztály tagjai 1943-ban összesen 3358 felszállásból 762 óra 16 per repültek. 21 "A", 10 "B", 25 "C" és 11 "D" vizsgát értek el; 25 időtartam, 26 magassági és távolsági teljesítményrepülést végeztek.







A Rhönadler a katapulton. Az erős szélben vissza kellett tartani a gépet mint itt is.



FÉDÉRATION AÉRONAUTIQUE INTERNATIONALE

HONGRIE.

Nous soussignés, pouvoir sportif reconnu par la Fédération Aéronautique Internationale pour la Hongrie, certifions que

M. Iván Berlánszky

né à Pestszentlőrinc le 21 dec

1924, de nationalité hongroise

ayant rempli toutes les conditions imposées par la F.A.I. a été breveté

PILOTE

d'avion sans moteur

Budapest le 13 mars 1943

FÉDÉRATION AÉRONAUTIQUE HONGROISE

Président

Signature du Titulaire: A tulajdonos aláírása:

Berlánszky Iván

No. du Brevet 1308 sz.

Délivré par: — Kiállíttatott:

Gyula

állami.

Jelvényszám: 791

Felső két kép:

1. A megmaradt MOVERO és MÁV gépek az elkészült hangár mellett, háttérben a MOM-ház. Előtérben pedig az otthon gerendái.

2.Szerelik a Kranich-ot a hangár előtt. A hangár már előbb kész volt mint az otthon. Itt látszik, hogy még csak az alapanyagot hordták oda a ház helyére.

3.Berlánszky Iván "C" vizsga igazolványa, amelyet 1943-ban adtak ki.

Berlánszky Iván

A repülést 1941-ben kezdte a Farkashegyen a MÁV repülő egyesületben. Itt repülte meg a "C" vizsgát és az öt órás időtartam repülését is. Később 1948-tól a Rákosi Mátyás (Csepel) repülőklubban repült egészen a 80-as évekig itt szerezte meg az ezüstkoszorús teljesítmény jelvényt 1955-ben. Mindösszesen két versenyen volt, mivel nagyrészt oktatta az ifjúságot. A Sárin lévő repülőtér bezárása után ismét a Farkshegyen repült, az átköltözött Csepel repülőklubban. Oktatott vitorlázórepülőgéppel, motorosgéppel és vontatott az évtizedek során.



Az egyesület kisebb műhelye a katlanban.
A beton alap még ma is látható a helyén.



A Pilis a katapulton jó Ény-i szélben vitorlázni indul a lejtőre.



A MOVERO Rhönadlere termikelés közben, szép kumuluszos időben.



Javítják a Vöcsök csúszótalpán lévő gumipuffereket. Mivel a Vöcsök a növendékek használatában volt, ezért nagyobb ütések is érték a gépet, így bőven volt dolguk a szerelőknek.



Növendékek a szekrényesen figyelik a repüléseket a lejtőn.
Közöttük levente sapkában (Bocskai-ban) a MOM repülőnövendékei állnak.



A HA-5066-os Kranich II-es startja a szekrényesről. Jól látható a vízszintes vezérsík előtt egy ,a valóságban sárga festék csík, amely ekkor majdnem minden H.M.N.R.A kötelékébe tartozó gépen rajta volt.



A MÁV Rhönadlere, a Felső ferhihegyi repülőtéren. A gépben Pálinkás György "D" vizsgás pilóta ül.





Berlányszky Iván a Pilisben.

A MÁV repülőklub gépei a ferihegyi repülőtéren. Ekkor a repülőklub motorosgép állománya legtöbbször itt tartózkodott, így lehetőség nyílt a vontatásra is. Előtérben a HA-3053 Pilis, mellette két Cimbora és egy Meise. A Pilist a repülőklub a HA-3034-es Pilis helyett kapta, amellyel Fábián Attila halálos balesetet szenvedett, még 1942-ben.



Berlánszky Iván vontatásban a Pilissel a ferihegyi repülőtéren. A vontatógép a MÁV WM-10 típusú gépe. Ami a pilóták elmondása szerint nem volt túl jó gép, mert voltak olyan vontatások amikor csak 50 m-en tudta húzni a gépeket.



A Cimbora Ferihegyen. A gép mellett Balesik László.



42

Sorszám	1943 év hó	nap	A repülőgép típusa	lajstromjele	Szél iránya	Szél erőssége	Repülés vezető	Az indítás módja
137	III.	IX.	12.	Tücsök	HA-2029	DK	0-6	Hédl S.	G.
138	42.	IX.	19.	Cimbora	HA-5005	-	-	Lövári J.	R.
139	43.	IX.	19.	Göivier	HA-5003	-	-	Lotteriger L.	R.
140	44.	IX.	25.	Pilis	HA-3053	DK	6-8	Hédl S.	Cs.
141	45.	X.	3.	Göivier	HA-5003	-	-	Gazdag	R.
142	46.	X.	3.	Göivier	HA-5003	-	-	Gazdag	R.
143	47.	X.	3.	Meise	HA-4026	-	-	Gazdag	R.
144	48.	X.	10.	Cimbora	HA-5015	-	-	Antal L.	R.
145	49.	X.	10.	Meise	HA-4026	-	-	Horváth L.	R.
146	50.	X.	10.	Cimbora	HA-5015	-	-	Antal L.	R.
								Pálinkás	R.

Géptörés, baleset, kilépés és belépés igazolása:

43

A felszállás és leszállás helye	A repülés alatt elért magasság m	távolság km	hőtartam óra	p	mp	Megjegyzés
Áthozat:			27	41	00	
30. Farkashegy				1	20	
Ferryhegy				15	-	
Ferryhegy				25	-	
30. Farkashegy			2	30	-	
Ferryhegy				6		
Ferryhegy				10		
Ferryhegy				9		
Ferryhegy				9		
Ferryhegy				6		
Ferryhegy				4		

Berlánszky Iván startkönyve. A bejegyzések mind akkor íródtak amikor a képek készültek. A vontatásos kiképzést általában Pilissel vagy kétüléses Göiverrel és Cimborával végezték.

Így írják le ezt a napot az életrajzában:

Augusztus 8-án Vasárnap újból Ény-i szél fújt a Farkashegyen, a szekrényesen. A katapulton tették be a növendékek a dupla kereket, a Kranich hátsó ülésébe, utasként. A cél Kolozsvár. Este a dezméri repülőtér jelentkezett, hogy Robi leszállt és megvan az új távolsági rekord.Ezzel elnyerte a kiírt díszes serleget.



Kranich a katapulton.
Ezzel a géppel repült 312 Km-es céltávot,
Méray Horváth Róbert
(Farkashegy-Kolzsvár (Dezmér))
A többi forrás 365km-t jelentett, de a
MOVERO 1943 Május-i jelentésében
312 Km szerepel. A táv alatt körübelül 2400
m-t ért el. Utasa nem volt , de a kettőskereket
mindenképp magával vitte a hátsó ülésben.



A repülés után, már Kolzsváron.Balról
jobbra:Bartha Béla, Zsöcs Ferenc, Méray
Horváth Róbert és báró Hye György.

Hajdúszoboszlói tábor 1943 Június 13-29



A táborban rész vettek a MOVERO, a MOM és a MÁV repülőklub pilótái.
Összesen 11 motorosgép és 11-12 vitorlázórepülőgép jött le Farkashegyről.

Az alábbi eredmények születtek a táborban:

1943.VI.19. Hye György (Kolozsvár) (Meise) 1050 m és 75 km.
1943.VI.21. Györe István (Meise) 1320 m és 75 km.
1943.VI.21. Pálinkás György (Pilis) 1626 m és 95 km.
1943.VI.21. Navradsky László (Rhönadler) 1420 m és 144 km.
1943.VI.21. Csucsi Ferenc (Pilis) 5 h 06 perc.
1943.VI.22. Pém László (Meise) 1006 m és77 km.
1943.VI.23. Fendler Oszkár (Meise) 1000 m és 75 km.
1943.VI.23. Bérces Antal (Rhönadler) 1795 m és75 km.
1943.VI.23. Mitter Imre (Meise) 1460 m és 131 km.
1943.VI.24 Dési Imre (Meise) 1826 m és136 km.
1943.VI.25 Tariska Ferenc & Szőnyi József (Kranich) 125 km Hajdúszoboszló-Nyíregyháza-Hajdúszoboszló útvonalon Nemzeti rekord!
A legnagyobb teljesítményt Tariska Ferenc (M-22) 293 km. (időpont ismeretlen).
Méray Horváth Róbert (M-22) 270 km (időpont ismeretlen).
Grohmann István (Rhönadler "MOVE SAS") 3600 m.

Debreceni csoport:

A gyakorlati repüléseket csak május hónapban kezdték el, 47 taggal. Gépállományuk két Tücsök és két Vöcsök volt. Az év közepén megkapták a Grunau Babyt, hogy a kijavítás után üzembevehessék. Műhelyükben egy Vöcsök és egy Pilis típusú gyakorlógép épitése folyt. Az év folyamán összesen: 2084 felszállást, 75 óra 52 percet repültek. Teljesítettek nyolc "A", nyolc "B", öt "C" és egy "D" vizsgát. Ezenkívül Farkashegyen ketten "C" vizsgáztak és egy "D" ezüstkoszorú feltételt értek el.

Celldömölki csoport:

Itt is szervezéssel és előkészületekkel telt el az év. A Ság-hegy lábánál épült hangár tetejét befedték, így használható állapotba került. Decemberben kaptak Budapestről egy Zöglinget és egy Vöcsköt. Oktatónak Pém Lászlót helyezték át hozzájuk. A csoport taglétszáma: 33 kezdő, két "A" és egy "B" vizsgás növendék volt.



Marosvásárhelyi csoport:

A repülőüzemet június végén kezdték meg, két Tücsök és egy Vöcsök tipusú iskolagéppe Az alapi kiképző keret gépeit júliusban adták át nekik, ezzel gépállományuk négy Tücsökkel, három Vöcsökkel, két Pilissel és egy Cimborával gyarapodott. A növendékek a lejtőkiképzést a mezőszentgyörgyi terepen, a csörlőkiképzést a marosvásárhelyi repülőtéren kapták. Motoros vontatásból is repültek, WM 10 vontatógéppel. Repülőgép-épitő és javító műhelyüket a szükségleiknek megfelelően bővitették.
Összesen 2676 felszállásból 184 óra 31 percet repültek; 23 "A", 18 "B" és 12 "C" vizsgát, valamint három "D" időtartamrepülést értek el.

Kolozsvári csoport:

A csoport részére az istvántelki Repülőmühely két Tücsök tpusú gépet készitett el. Átadni csak decemberben tudták őket, ezért kiképzést kezdeni nem lehetett. A csoport tagjai a gépépitéssel, javitással ismerkedtek, modellezték. Remélték, hogy az oktatóhiány megszűnése után a következő évben megkezdhetik a gyakorlati repülő kiképzést.



Sorakozó a Hajduszoboszlói hangár mellett. A táborban a MOVERO, a MOM és a MÁV pilótái vettek részt.



Antal Lajos a repülésvezető és a táborvezető. A tábor ideje alatt általában a vitorlázórepülőket vontatta a Gerlével.



Reggeli Hajdúszoboszlón. Előtérben háttal Antal Lajos ül.



Grohmann István a MOVE Rhönadler mellett, a 3600 m-es magasságrepülése után, ami egyben az aranykoszorús teljesítmény jelvény egyik feltétele.



Méray Horváth Róbert (első ülésben) és Szőnyi József (hátsó ülésben) vontatásból távra készül. A két kabin között látható a rádiókészülék és az egyéb adatíró eszközök.



Korchmáros István a féklap nélküli Pilissel, leszállás közben a repülőtér szélén lévő WC bódét ledöntötte. A gép alaposan összetörött, de a pilótának semmi baja sem lett. A táborban összesen két Pilis vett részt amelyek közül az egyik, a MOVERO gépe, amelyik zárt kabintetősre volt átépítve és a másik a MÁV új Pilise volt.

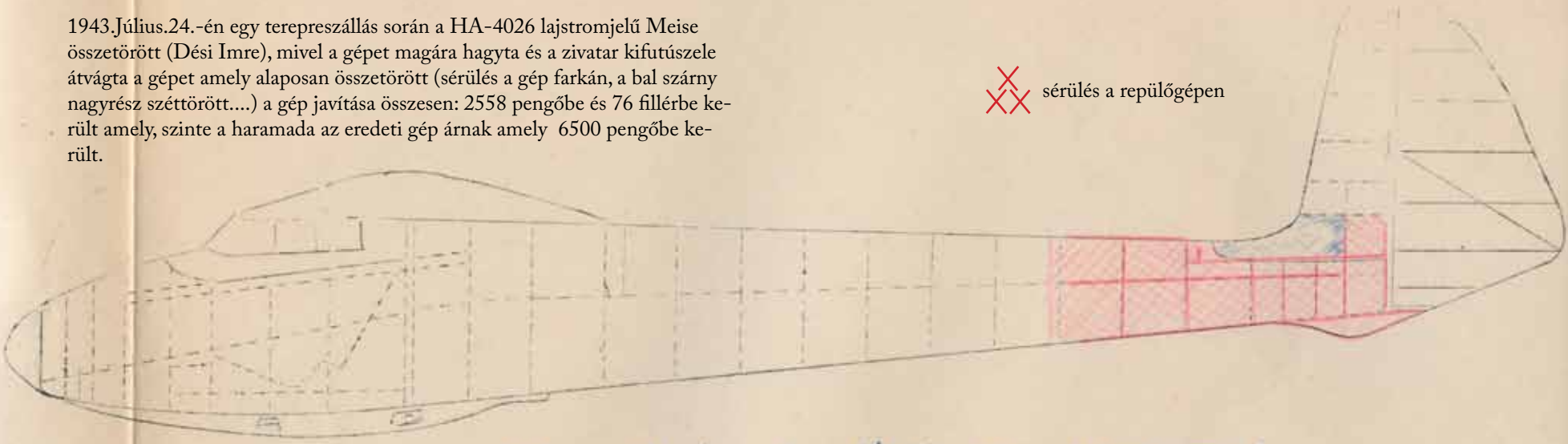


MÁVERÓ

Meise HA-4026.

1943.Július.24.-én egy terepreszállás során a HA-4026 lajstromjelű Meise összetörött (Dési Imre), mivel a gépet magára hagyta és a zivatar kifutúszele átvágta a gépet amely alaposan összetörött (sérülés a gép farkán, a bal szárny nagyrész széttörött....) a gép javítása összesen: 2558 pengőbe és 76 fillérbe került amely, szinte a haramada az eredeti gép árnak amely 6500 pengőbe került.

sérülés a repülőgépen



Sérült : Hajdúszoboszló (Nevetlen falu) 943. VI. 24.
Pilóta : Dézsi Imre rep. lovonto
Javitotta: Máv. rep. műhely 943 VII. 16 – VIII. 28.



Útban Hajdúszoboszlóra a Göiverrel.



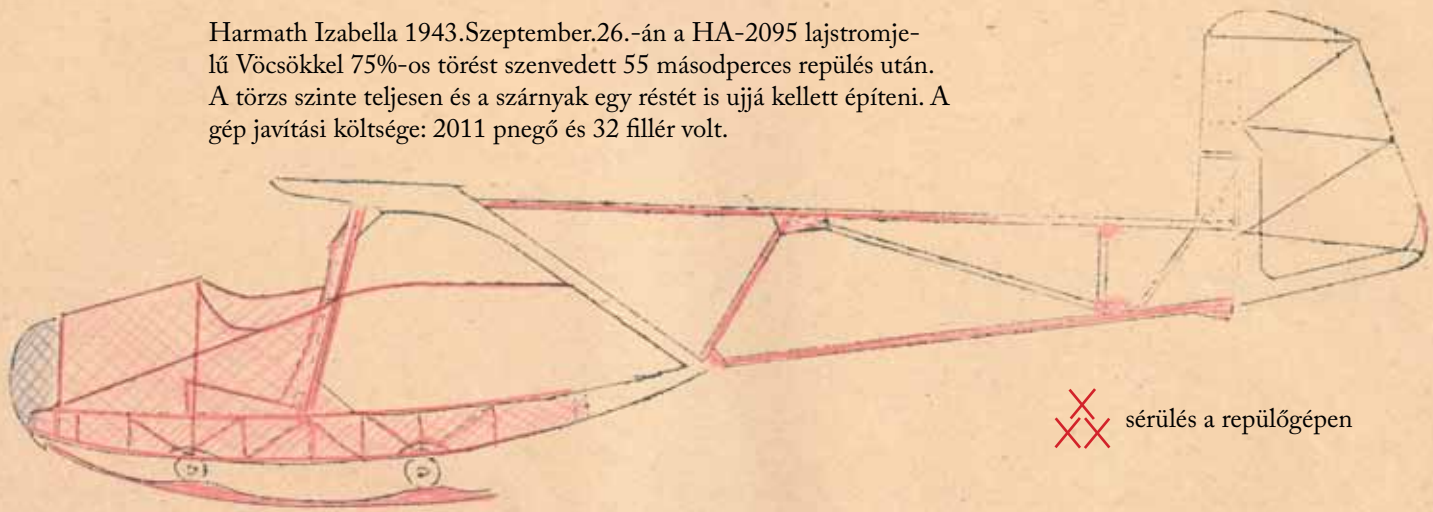
Győre István a sóstói MÁV Grunau Baby II mellett a kútvölgyben.

MAVERÓ

Vöcsök HA-2095.

10

Harmath Izabella 1943.Szeptember.26.-án a HA-2095 lajstromjelű Vöcsökkel 75%-os törést szenvedett 55 másodperces repülés után. A törzs szinte teljesen és a szárnyak egy réstét is ujjá kellett építeni. A gép javítási költsége: 2011 pnegő és 32 fillér volt.



sérülés a repülőgépen

Sérült: B.örs Farkashegy 943 IX. 26.
Pilóta: Harmath Izabella sport repülő
Javította: Máv. rep. műhely 943. X.8.– XI. 2
Ellenőrizte: 943 11.05 [illegible]



A MOVERO M-22-je egy árokban a kútvölgybe vezető úton, egy pár növendékkel.



Sebestyén Andor (HA-MAW) és Harmath Izabella (HA-NAO) gépe a felső ferihegyi repültéren.

Modellezőcsoportok:

Az Északi Főműhely modellezői házi versenyek rendezésével készültek a körzeti és az országos versenyekre. A jelvényszerző napokon egy második fokozatú arany és három első fokozatú arany teljesitményjelvényt szereztek. A csoport vezetője Klemballa Géza mérnök, műszaki vezetője Horváth Ernő volt.
A miskolci csoport szeptember 16-án alakult 36 taggal. Ezután rendszeresen, kikép- zésszerüen dolgoztak. Minden modellező elkészített az ősz folyamán legalább egy kezdő modellt.

Motoros szakosztály:

A szakosztály a nehezebb viszonyok ellenére is eredményesen folytatta munkáját. A motoros üzemet Március 4-én kezdték el és December 19-ig repültek. A budaörsi közforgalmi repülőtérről a ferihegyi sportrepülőtérre kellett az üzemet átvinni. A távolság és a katonai repülőtér közelsége, akadályozták a rendszeres üzemet. A gépállomány beszerzési nehézségek miatt nem gyarapodott.
Novemberben Sebestyén Andor növendék a WM-10 típusú géppel és Harmath Izabella a Zlin 212 típusú géppel leszállás közben a levegőben összeütközött. A WM-10 sárkánya teljesen összetörött, selejtezték, a Zlin 212 javíthatóan sérült. Sebestyén Andor könnyebb sérüléseket szenvedett.
A MÁVAERO motoros repülőgépeinek repült teljesítménye 1943-ban:

Pinty HA-MAL 263 felszállás, 60 óra 18 perc.
Breda HA-MAS három felszállás, 1 óra 1 perc
WM 10 HA-MAT 1687 felszállás, 169 óra 47 perc.
Arado 79 HA-MAU 54 felszállás, 42 óra 22 perc.
Arado 79 HA-MAV 74 felszállás, 59 óra 27 perc.
WM 10 HA-MAW 1120 felszállás, 88 óra 36 perc.
KLemm 25 HA-NAD 882 felszállás, 38 óra 43 perc.
Klemm 35 HA-NAI' 434 felszállás, 82 óra 9 perc.
Zlin 212 HA-NAO 314 felszállás, 96 óra 45 perc.

Összesen: 4831 felszállás, 639 óra 8 perc az 1942 évi 3268 felszállással és 537 óra 15 perccel szemben. A június 13-tól 29-ig tartott hajdúszoboszlói vitorlázórepülő táborban öt egyesületi sportgéppel és a keret három vontatógépével vettek részt.
A Magyar Aero Szövetség megbízásából augusztus 14-15-én megrendezték az emlékturát Ferihegy-Ungvár-Aknaszlatina-Kolozsvár-Gyergyószárhegy-Kézdivásárhely-Marosvásárhely útvonalon. Augusztus 16-án pedig Egyesületünk marosvásárhelyi csoportja közreműködésével a marosvásárhelyi Repülőnapot. Ezeken a rendezvényeken résztvettek az összes sportrepülő egyesületek, összesen 35 motoros és három vitorlázógéppel.
A kiváló rendezésért külön elismerést kapott Egyesületünk.
Az Egyesület vezetése alatt álló központi vontatókeret három vontatópilótával, három szerelővel, négy vontatógéppel végezte feladatát: az összes vitorlázó keretnél továbbá a központi tanfolyamokon a vontatásos kiképzést és a teljesítménygépek szállítását vontatásban az egész ország területére; továbbá a távrepült gépek visszaszállítását, új gépek berepüléséhez a vontatást, valamint a repülőnapokon a vitorlázógépek vontatását.
3548 felszállásból 760 óra 31 percet repültek. Az év végén Ócsán tartott segédoktatói kiképzés közben Kefei Ferenc alapi vontatópilóta Villand Károly farkashegyi MOVERO "C" vizsgás növendéket Pilissel az első egyedülrepülésre vontatta. Kis magasságban, mivel magasan követte, Villand, Kefeit a Gerlével fejreállitotta.
A vontatókötelet egyik gépből sem oldották ki, igy a Pilis mint egy ostorvégen levő súly függőlegesen a földnek csapódott és teljesen összetörött, Villand életét vesztette. A Gerle háthelyzetben, lapos szögben a földnek repült, majd mint lapos kő a vízen, felpattant. Az ütődéstől a felső szárnyak hátrahajoltak és halálosan megsebezték a népszerű, tehetséges fiatal vontatópilóta fejét.

1944

A repülés január-február hónapban műszaki felülvizsgálat miatt szünetelt, amelyet
Szőnyi József végzett. Közben a budaörsi repülőtér felett a német ejtőernyős csapatok elfoglalták a közforgalmi repülőteret. Ilyen esemény fordult elő Ferihegyen is.
Ennek a MÁV motoros repülői szemtanúi voltak. A megszállás idején a motoros repülés megszűnt és a vitorlázórepülést is féltve végezték. Eközben az Istvántelki műhelyben belekezdtek négy Meise építésébe és lehetőség volt négy új Grunau Baby II b beszerzésére. Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap átadott egy Kevély típusú gépet az egyesület számára.

A vitorlázórepülést csak Júniusban engedélyezték. A repülő alap vitorlázórepülő tábort rendezett Farkashegyen. A tábor vezetője Retkes Sándor vitorlázórepülő oktató volt.Teljesítmény-repülésre csak egy két alkalommal került sor, mert már közeledtek a torkolattüzek. A fiatalabb korosztályt kötelezték a motoros kiképzésre a tábor elvégzése után. Körübelül 1500 felszállásból 100 órát repültek a tábor ideje alatt. Később a tábor befejezése után Október 15-én, egy Bücker Jungmann leszállt a kútvölgyben. A gépet Pálinkás György akkori alapi növendék vezette. A feladata az volt, hogy szállítsa le a gépet a budaörsi repülőtérre, de ott a német megszállás miatt nem kísérelte meg a leszállást. A géppel egy sima pásztán simán megállt és így megmentette a gépet a pusztulástól. A gépet néhány nap múlva Takács László oktató lerepülte Budaörsre.

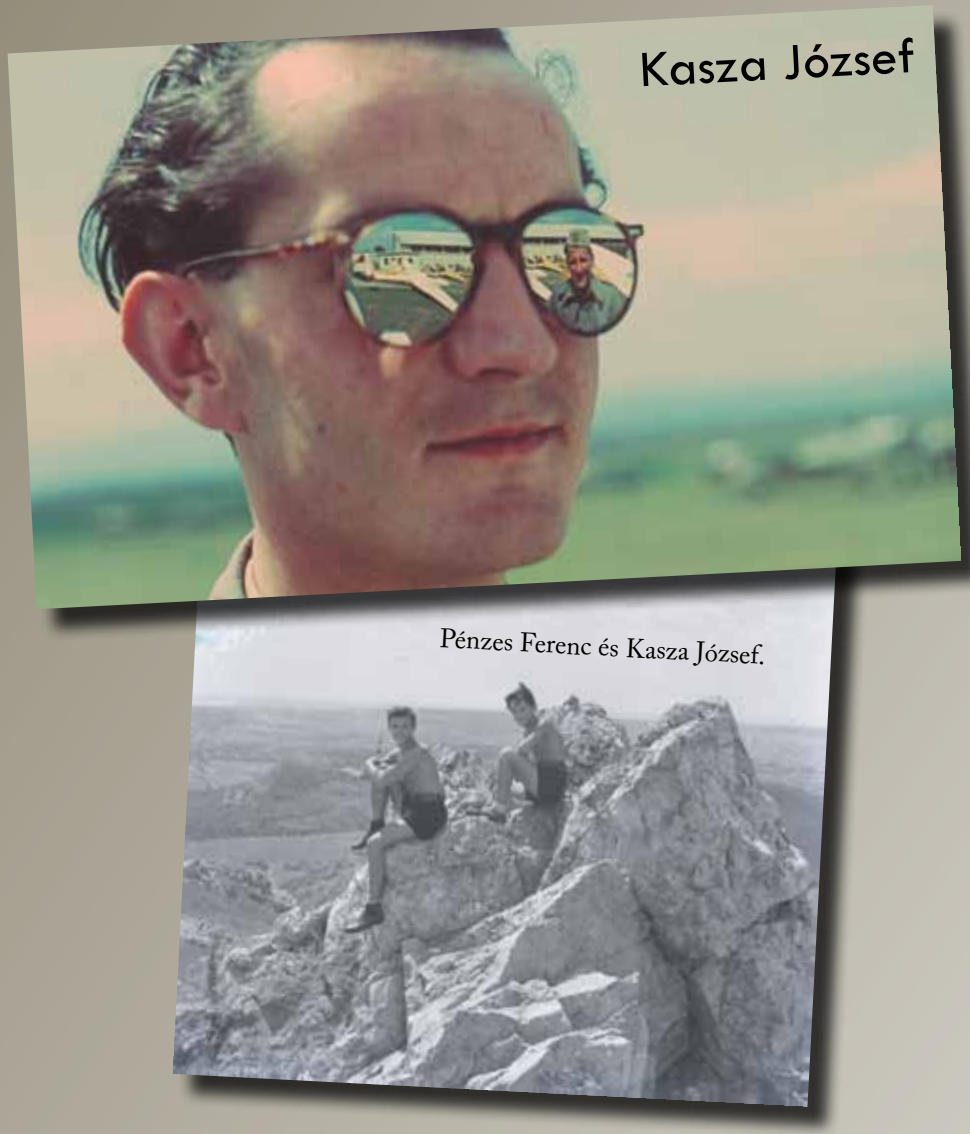
A MÁV motoros gépeit időközben lerepülték Celldömölkre. Ott szétszedve tárolták őket. Az utolsó vitorlázórepülő üzemnap November végén volt. Amikor számos típusrepülést végeztek az új Kevéllyel és az M-22-vel. Ekkor már látható volt a Csepel-sziget feletti torkolattűz, ami egy új korszakot hordozott magával.
A repülőtér vezetését Laicha László oktató látta el. Később ő a Szent László hadosztályban szolgált, ahol egy támadás során hadifogságba került és végelgyenkülésben meghalt. Majd jött a szilveszter.

A MÁV repülő egyesület hangára porig égett, az összes gépével együtt.

1944-45 között ezek a gépek voltak a MÁV hangárban:

Két Zögling: HA-1028 és HA-1030.
Egy SegelZögling: HA-2020.
Három R-07 Tücsök: HA-1074, HA-1075 és a HA-1129.
Öt R-07b Vöcsök: HA-2029, HA-2095, HA-2100, HA-2134 és a HA-2168.
Két R-08 Pilis: HA-3053 és a HA-3086.
Egy új Grunau Baby II b: HA-3106 .
Egy M-22: HA-4015.
Egy Meise: HA-4026.
Egy R-12 Kevély HA-4043.
Egy Göiver: HA-5003.
Négy R-11b Cimbora: HA-5005, HA-5015 HA-5035 és egy ismeretlen lajstromjelű.

Hogyan lettem a MÁV repülőklub tagja.?



Pénzes Ferenc és Kasza József.

Nagy élmény volt, amikor egy újabb típussal ismerkedtünk meg, a Vöcsök-kel. Ez már tényleg siklott, sőt láttuk, hogy a lejtőn vitorláztak vele. Ezen típus HA-2029 lajstromjelű példányával repültem meg 1944. augusztus 3.-án 34. felszállásomra az „A"-vizsgát. A vizsga feltétele 30 másodperces egyenes vonalú siklás volt, nekem 32 másodperc sikeredett. Ezzel a repüléssel beléptem az általam irigyelt vitorlázó repülők táborába

1944. július 20-án hátizsákkal felszerelve ballagtam felfelé az Irhás-árkon. Ahogy idősebb barátaim, Czezidlowski Tibor és Pénzes Ferenc mondták, valóban feltűnt egy sötétbarna gerendákból épült turistaház, majd közvetlenül mellette a fehér murvaborítású műút.

Fordulj balra! súgta emlékezetem, és kitartóan ballagtam. Az út lejteni kezdett, és egy jobb kanyarban feltűnt a célom a farkashegyi vitorlázó repülőtér. Megálltam. Percekig néztem a csodák völgyét, és végiggondoltam az elmúlt egy évet, melyben kialakult a kapcsolatom a repüléssel.

1943.november 11-én (előző nap töltöttem be a megkívánt 15. életévemet) egy hamisított szülői engedéllyel mentem ki a MÁV Istvántelki Főműhelyébe, ahol a MÁV Sportrepülő Egyesület repülőgép építő műhelye volt. A fent említett két idősebb barátom ebben az egyesületben repült mindketten „C"-vizsgások voltak, ők ajánlották, hogy itt jelentkezzem, ha repülni szeretnék. A műhelyben egy zömök testalkatú ember, egy asztalos éppen gyalult, egy másik pedig figyelte. Később megtudtam, hogy éppen egy készülő Olympia - Meise típusú repülőgép főtartóját gyalulta Dohnál Vilmos ezüstkoszorús vitorlázó repülő, és az ő munkáját figyelte az egyesület elnöke, Antal Lajos. Eléggé megilletődve nyögtem ki, hogy miért jöttem. Antal megkérdezte, hogy elmúltam-e 15 éves. Igenlő válaszom után újabb kérdés következett:

Mikor? - Tegnap! - mondtam öntudatosan.

Mindketten harsányan nevettek. Mikor Antal megtudta, hogy modellező kört vezetek a gimnáziumban, szakmai kérdéseket tett fel, majd egy űrlapot kellett kitölteni, mely után közölte Dohnál-lal, hogy gyarapodott a kezdők létszáma. Hát, így lettem a MÁV Repülőklub tagja!

1944. évi tavaszi német bevonulás után nem kezdődött meg a kezdő kiképzés, csak nyár elején jött az értesítés, hogy 1944. június 20-án jelentkezzek a repülőtáborban. Véletlenül számomra jó időpont volt ez, mivel előtte részt tudtam venni Érsekvadkerten rendezett repülő-modellezőoktató táborban. Én még nem repültem, de a modellem (a vitorlázó modellemet Györgyfalvi Dezső tervezte és „Bunkó" volt a neve!) már 18 és fél percet töltött a levegőben. Irigyeltem is!

Ott álltam tehát az úton, és figyeltem. Aránylag kicsi, szögletes szárnyú fehér iskolagépeket láttam. Némelyik gyorsan mozgott, az repült, - némelyik farok irányba haladt, azt éppen a starthelyre vitték vissza. Jobbra a katlan szélén, a fenyőerdő előtt a szikrázó napsütésben pompázott egy emeletes épület, a HMNRA Pilóta Otthona (HMNRA = Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap). Megindultam felé. A jelentkezési procedúra alatt a legérdekesebb az volt, hogy megmérték a súlyom, a legfontosabb pedig az, hogy a behívott 41 főt 3 csapatba osztották, 3 oktatóhoz. Én Retkes Sándorhoz kerültem. Ö úgynevezett „alapi" oktató volt, nem a MÁV klub tagja.

Mérlegelés. Mint utólag megtudtuk, az Alapnak volt egy gazdaságvezetői utasítása, mely szerint a növendékek táborkezdeti és végi súlyát le kellett mérni. Ha több növendéknél az utóbbi mérés negatív eredményt hozott, akkor leellenőrizték a repülőtér gazdasági vezetőjének munkáját. Hiába, a háború vége felé jártunk, hiányos és kevés volt a lakosság élelmiszer ellátása, egyesek a „feketepiacion jó pénzért értékesítették az élelmiszert."

Volt egy kis elméleti oktatás, volt egy kis rossz idő, gépismertetés, így csak a hónap végén, július 25.-én ültem először gépbe. A gépmadár neve: Tücsök, lajstromjele: HA-1075. A gép nyitott volt, tényleg a kezdők képzésére tervezték, építették.

Tehát megkezdődött a kiképzésem. Először csúszások, majd kisebb, később hosszabb siklások követték egymást. A startok gumiköteles indítással történtek.

Vitorlázórepülő vizsgái:

"A" vizsga: 1944. augusztus 3.
"B" vizsga: 1948. március 13.
"C" vizsga: 1948. május 27.
"D" vizsga: 1949. augusztus 6.
"E" vizsga:1955. május 20. (11. sorszámú aranykoszorús jelvény, melynek távolsági repülés feltételét a Komárom-Mátészalka útvonalon hajtottam végre. A 315 km-es céltávrepülés egyben az F_1 feltétel teljesítését is jelentette. Ez volt az első hazai terület feletti 300 km-es távrepülés a magyar vitorlázórepülés történetében).

Tanfolyamok:

1948. szeptember 7-30 Oktatói tanfolyam, Balatonkiliti.
1949. május 8-június 30. Oktatói tanfolyam, Gyöngyös, Farkashegy.

Megszerzett szakszolgálati képesítések:

1949. Lejtőmenti és csörlőrendszerü motornélküli repülő segédoktató.
1949. Utasszállításra jogosult motornélküli repülőgép vezető.
1949. Vontatásban repülhet. *
1950. Lejtőmenti és csörlőrendszerü motornélküli repülő oktató.

** Kétkormányos vontatói képzésben nem részesült, második egyedül- vontatása a „Meise", a negyedik pedig „Futár" típusú géppel tőrtént 1949. augusztusban a hajdúszoboszlói repülőtéren, mivel nem volt olyan motoiteljesitményü vontatógép, mely a kétkormányos gépeket el tudta volna vontatni.*

1949.Novemberétől,1950. Február 1-ig Békéscsabán oktató továbbképzésben vett részt, majd 1950. Február 1-től az oktatóképző iskolán oktató beosztást nyert. Oktatóként és parancsnok helyetteseként dolgozott az 1951 és az 1953 évi oktatóképző iskolákon, Békéscsabán. A tanfolyamok közötti szünetekben az MRSZ Központ Repülési Osztályán dolgozott vitorlázórepülő előadóként. Ebben a beosztásban dolgozott 1952-ben is, majd 1954-ben ismét az oktatóképző iskola parancsnok-helyettese Dunakeszin és Hajdúszoboszlón.
1954.május 13-án „Ifjúság" típusú kétüléses iskolagéppel Hajdúszoboszló Békéscsaba útvonalon nemzeti vitorlázórepülő rekordot állított fel a „100 km-es céltáv sebességi értékeléssel" kategóriában. Elsőként hajtott végre 1950-ben Békéscsabán rövidköteles (5 méteres!) és páros vontatást „Pilis" típusú géppel. Az elsőnél „Levente-II" típusú géppel Karsay Endre vontatta, míg a másodiknál „Gólyá"-val Szabó Béla vontatta ,,Pilis"-ekkel a Karsay-Kasza párost.
1955.November-Decemberében a Gyöngyöspipishegyi repülőtéren hullámkísérleti tábort vezetett, ahol elsőként emelkedett hazánkban, hullámtérben 5000 méter fölé. (5429 méter fölé oxigén-berendezés hiányában nem tudott emelkedni).
Az 1956-os év kivételével 1961-ig vezette a rendkívül sikeres mátrai hullámrepüléseket.
1958-ban a lesznói (Lengyelország) OSTTV Konferencián előadást tartott a magyarországi hullámrepülésekről.

Repült vitorlázórepülő típusai:

Tücsök	G-9	Cimbora
Vöcsök	DFS-Olympia „Meise"	M-22
Grunau Baby II	DFS-Weihe	Június - 18
Pilis	Futár	Laminár 18
Wrona bis	Bocian	Koma
Kevély	Kranich	LF-107 Lunak
Szellő	OE-Ol	Lepke
Fergeteg	Super - Futár	Pionyr
Ifjúság	FS-530	Jaskolka

Összes felszállása: 4872 volt, 893 óra össz. repült idővel.

Motoros repülő kiképzését nem engedélyezték, de 1953. október 2.-án Békéscsabán Mandl Ernő iskolaparancsnok és a kiképzést ellenőrző HM összekötő tiszt, Mezőlaki József őrnagy „feketén" elengedte egyedül „Fecske" típusú géppel.
1954-ben 15 motoros repült órával elengedték egyedül az „Ar-79" géppel. Még ebben az évben motoros utasviteli és vontatópilótai, majd 1955-ben motoros segédoktatói jogosítást szerzett.
1956. április 1-én a „Felszabadulási Csillagtúrá"-n 42 induló közül a 4. helyen végzett (holtversenyben Kapitány Istvánnal, a MALÉV akkori fopilótájával). A Dunakeszi - Füzesabony - Szilvásvárad - Szendrő - Hajdúszoboszló - Besenyszög útvonalon (510 km) 70 hibaponttal maradt le az első helyezett mögött dacára annak, hogy akkor még csak 142 motoros repült órával rendelkezett.
1956. április 10-én a „Sokol M-1D" típusú géppel Dunakeszi - Verseg - Mende - Dunakeszi háromszögpályán az F. A. I. C-lb kategóriában (500-1000 kg) két alaprekordot állított fel:

500 km-es zárt pályán elért 184. 25 km/ó sebesség,
leszállás nélküli legnagyobb távolság zárt pályán: 509 km.
(Megjegyzés: Ezek a rekordok a mai napig érvényesek).

Repült motoros típusok:

Zlin - 381	Fecske	Levente II.
Sokol M - 1D	Arado Ar-79	Siebel-204
UT-2 Galamb	R - 18C Kánya	Pajtás
Po - 2		

Felszállások száma: 509 össz. repült idő: 186 óra 30 perc

1962-ben a budaörsi repülőtéren megtartott 11. Műrepülő Világbajnokság-onfőbíró- helyetteseként tevékenykedett.

Publikációi:

Sportrepülő tevékenysége ideje alatt 43 szakcikket és 170 fényképet jelentetett meg a „Repülés”, a „Schweizer Aero Rewue” és a „Flügel der Heimat” című szaklapokban.
1955. november 5-én megkapta az „Érdemes sportoló” kitüntetést.
1962-ig dolgozott a sportrepülésben.
Pályafutása a MALÉV Magyar Légiközlekedési Vállalatnál:
1962. szeptember 1-től a MALÉV Navigációs Szolgálatánál dolgozott, majd itt csoportvezető, illetve osztályvezető lett. A rutinmunkákon kívül irányította a speciális és a kormányjáratok útvonalának tervezését. Munkáját kitüntetésekkel ismerték el („Polgári Repülésért” ezüst fokozat, „Haza Szolgálatáért” bronz fokozat). Két évig megbízott főosztályvezetőként irányította a Repülési Főosztályt.
1978-ban megalakította a Malév Repülőklubon belül a Léggömb Szakosztályt, mely rendkívül sikeresen működött mind itthon, mind a külföldi versenyeken, találkozókon. A léggömb-sport szakmai ismereteit, híreit az általa életre hívott és szerkesztett „Léggömb Magazin” című időszakos kiadványban tette közzé (14 szám jelent meg összesen, 3 havonkénti gyakorisággal).
1985-ben ment nyugdíjba.
Szakirodalmi tevékenysége 1950 -1995 között:

Megjelent könyvei:

Légkörtan
Repülőgép vontatás
Sportrepülők aerodinamikája (társszerző: Vecsei György)
Flugzeugschlepp (fejezet a Segelfliegen című könyvben)
Teljesítményrepülők könyve (szerkesztő)
Repülés motor nélkül (társszerző: Avarossy Éva, Dr. Ordódy Márton)
A Homok Atyja

Társadalmi tevékenységei:

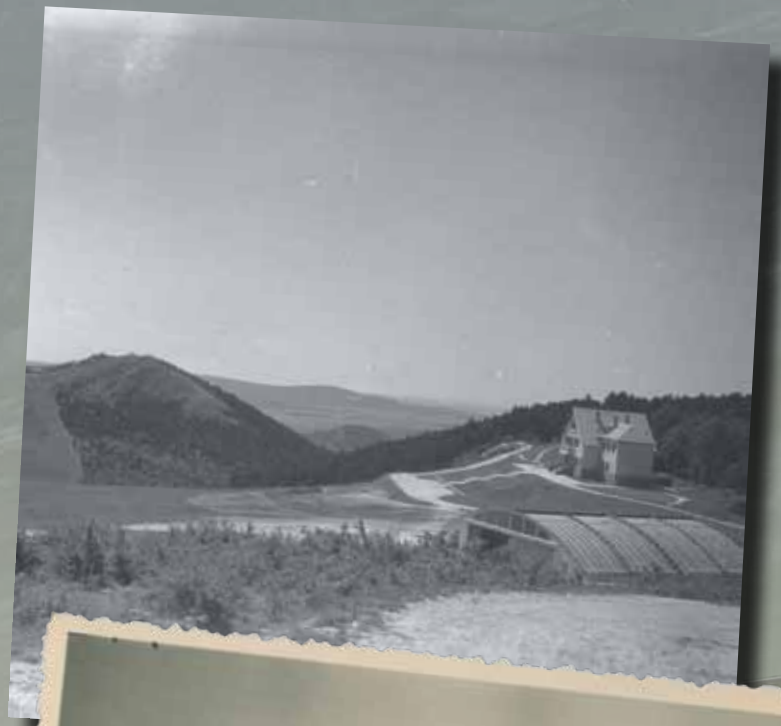
A Magyar Aviatikai Alapítvány kurátora volt, mely beosztásról lemondott,
A Magyar Veterán Repülő Szövetség és a Szövetség ellenőrző bizottságának tagja volt (később a tagságról lemondott),
A Magyar Repüléstörténeti Társaság tagja. Tevékenyen vett és vesz részt a sportrepülés múltjának feltárásában és megörökítésében.
1994-ben felkutatta és társadalmi összefogással új sírkövet állíttatott AlmásyLászló sportrepülő és Szahara-kutató ausztriai, salzburgi sírhelyén.
1997, 1999, és 2001-ben részt vett az Almásy szaharai útvonalait felkereső filmes expedícióban, melyeknek navigátora volt.



Repül az R-18 C Kánya a Duna irányába.



Az egyetlen megmaradt M-30b Fergeteg.



Az elkészült a Kútvölgyi terep, a pilóták örömére.A Farkashegyi repülőtér a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap egyik legnagyobb létesítménye volt.Különlegessége az Alapi otthon és a héjszerkezetű hangár, amely csak a bázisrepülőtereken volt látható. Csak a katlanban lévő épületek maradtak meg a háború után.



Csőről a Pilis a kútvölgyből.



Szőnyi József a Meise-vel teljesítményrepülésre indul 1943-44.

Kasza József startkönyve. A megjegyzés rovatban látható nyilak azt mutatták meg, hogy a növendéknek a kiindulási ponttól merre kellett siklaniuk.



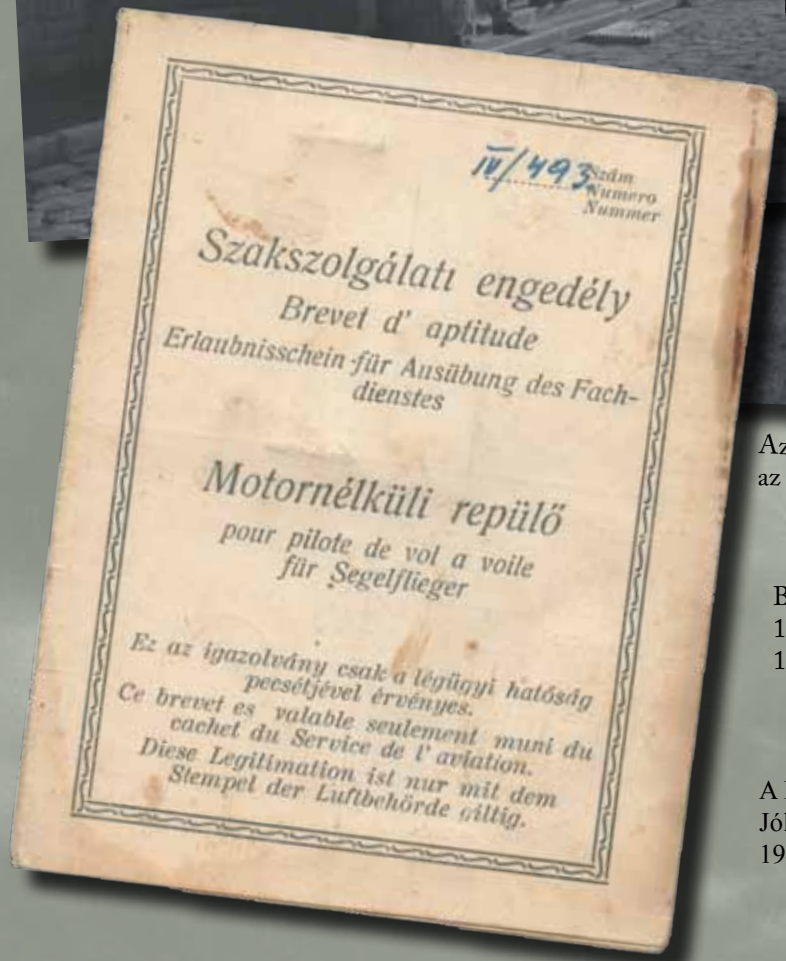
Az tábor növendékei a Horthy Miklós Nemzeti repülő Alap által épített otthon előtt. Az oktatást Retkes Sándor oktató és társai végezték.1942 Június 2-3-án Retkes Sándor és Stole János a Hármashatárhegyen kétüléses rekordot repült egy Cimbora típusú géppel (20 óra 45 perc).



A HA-5035 lajstromjelű Cimbora a startkatapulton.
A gépet a dúcoknál visszafogják az erős szél és a gumikötél miatt. Ugyanezzel a lajstromjellel látták el az 1983-ban megépült ‚Cimbora replikát.



Az Alapi tábor egyik Pilis típusú gépe várakozik az otthon előtt.



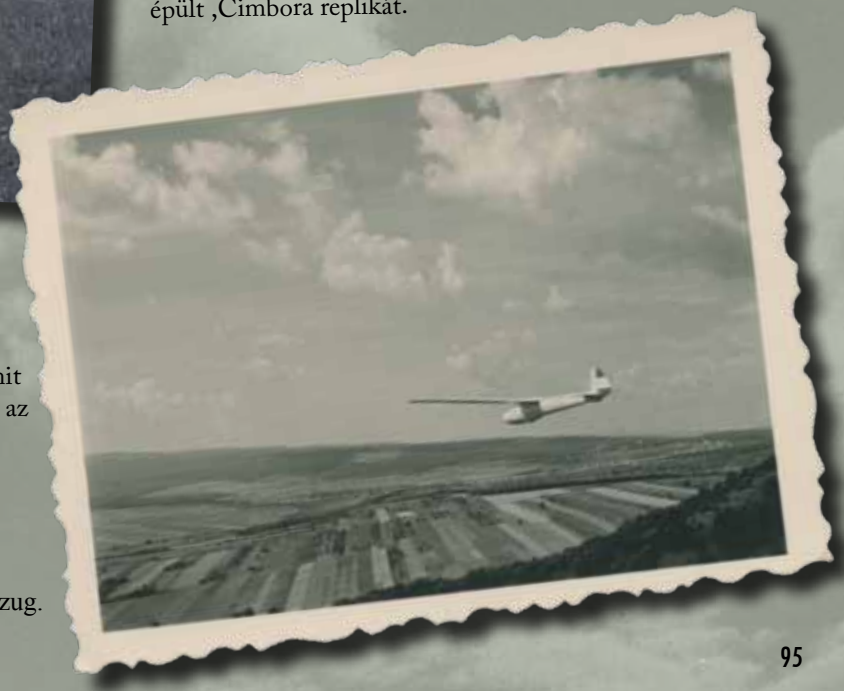
IV/493 Szám Numero Nummer

Szakszolgálati engedély
Brevet d' aptitude
Erlaubnisschein für Ausübung des Fachdienstes

Motornélküli repülő
pour pilote de vol a voile
für Segelflieger

Ez az igazolvány csak a légügyi hatóság pecsétjével érvényes.
Ce brevet es valable seulement muni du cachet du Service de l' aviation.
Diese Legitimation ist nur mit dem Stempel der Luftbehörde gültig.

Berlánszky Iván motoros vontathatói engedélye, amit 1944-ben állítottak ki a részére. Az első vontatásait az 1943-as Hajdúszoboszlói táborban végezte.



A HA-4016-os Meise indulása a startkatapultról.
Jól látható a még beépítetlen Budakeszi Nagyszénászug. 1943-44-ben

VÉRCSE M-22



Kitolják a Vöcsköt a BSZKRT hangár elől. Ez volt az utolsó fahangár amelyik megmardadt a sok közül Farkashegyen. A kép 1944 júliusában készült.



Hédl Sándor és Retkes Sándor az Alapi Táborban



Szabó Antal oktató repülésre indul az M-22-vel



Stépán Kálmán a Rhönadler előtt.
Ami megmenekült a MOVERO hangár leégése elől.

A Kranichot és a Pilist a légiriadók miatt letakarták növényzettel a fák között, hogy ne lehessen őket észrevenni.





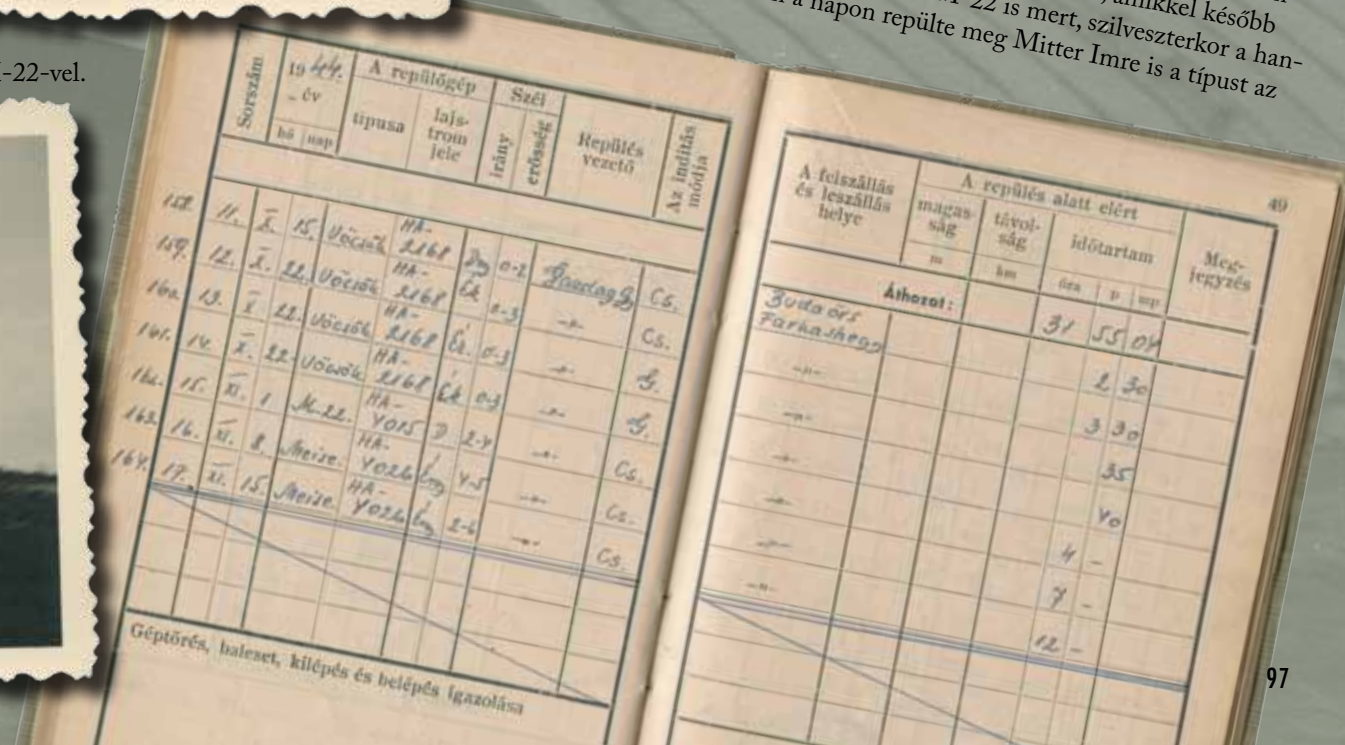
1944.November.1. Berlánszky Iván első repülésére indul az M-22-vel.





A Kranich útban az új betonhangárba. Még szárnyak és vezérsíkok nélkül.

Berlánszky Iván startkönyve, amelyben láthatjuk hogy 1944 novemberében számos csörlést végezhettek a növendékek olyan gépekkel, amikkel később már nem repülhettek. Ezek között volt az M-22 is mert, szilveszterkor a hangártűzben az is elégett. Ezen a napon repülte meg Mitter Imre is a típust az M-22-vel.



Sorszám | 19 44. év hó nap | A repülőgép típusa | lajstromjele | Szél iránya | Szél erőssége | Repülés vezető | Az indítás módja

A felszállás és leszállás helye | A repülés alatt elért magasság m | távolság km | időtartam óra p mp | Megjegyzés

Áthozat: 31 55 04

Budaörs Farkashegy

Géptörés, baleset, kilépés és belépés igazolása

MAGYAR AERO SZÖVETSÉG
ELNÖKE

Budapest, 1944. május 10.

Kedves Barátom!

Köszönettel vettem szives soraidat, amelyekben a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap elnökévé való kinevezésemhez kívánsz minden jót.

Abban a reményben, hogy az Alap és Szövetség szoros együttműködése nemcsak az adminisztrációs munka mennyiségét fogja csökkenteni, hanem az együttesen elvégezhető munka mennyiségét emelni is fogja, várjuk mielőbbi leszerelésedet és közreműködésedet.

Szivélyesen üdvözöl

MAGYAR AERO SZÖVETSÉG

Nagyságos

S t é

t. zászlós,

MAGYAR AERO SZÖVETSÉG
BUDAPEST, V., VIGADÓ-UTCA 2.

TELEFON: 181-931, 181-932, 181-933.

2453/1944

Nagyméltóságu
Méltóságos
Nagyságos

S t é p á n K á l m á n urnak,
t.zászlós, a Magyar Aero Szövetség titkára,

B u d a p e s t.

Vitéz Háry László levele Stépán Kálmánnak amelyet 1944-ben írt, mivel ekkor nevezték ki a H.M.N.R.A elnökévé. Ezt a posztot csak egy évig tölthette be az akkori viszontagságok miatt.

Vitéz Háry László (1891-1950)

Híres vadászpilóta az I.világháborúban. Először a hegyivadászoknál szolgált. Később átrendelte magát a megalakult repülőszázadokhoz. Innen az olaszországi csapatok legjobbjának lett a parancsnoka. Azt mondták róluk hogy a legszervezettebb és a legjobb repülőszázad volt az övé. A Tanácsköztársaság idején a 8. Vörös repülőszázad parancsnoka.
Ezek után magyarországon a légierők parancsnokságának volt a vezetője egészen 1945-ig.
1946-ban diszidált Olaszországba innen 1950-ben tért vissza.
Budapesten elfogták és Kistartcsára internálták ahol 1950-ben szívrohamban meghalt.



Lehullik a gumikötél a HA-4022-es M-22 orráról.

Stépán Kálmán képei 1944 teléről. Akkoriban jellegzetes szokás volt a pilóták között, hogy a hegyről síeltek vagy a repülőtér körül.





1945

1945 nyarán sokkal eredményesebben lehetett találni főleg a Dunántúl nyugati részén Egyedül a sportrepülők berkeiben volt olyan hangulat, hogy fogunk mi még repülni, akármilyen nehéz helyzetben van az ország. Főleg a vitorlázórepülők voltak optimisták, határozott véleményük volt, hogy menteni kell mindent és abból sarjadnak új hajtások, lesz újjászületés.
Alig ült el a harci zaj Budán, az ifjúság máris szervezkedni kezdett. Többen felkerestük Rotter Lajost mexikói úti lakásán és útmutatást kértünk. Kerestük az újbóli indulás lehetőségét, vártuk, hogy valaki az élre álljon. Így kerülhetett sor a Hármashatár-hegyen már 1945. április 27-én az első repülésekre Rotter vezetésével.
A hangárokban a sok összetört gép között épen maradt egy Cimbora és egy Pilis. Az első felszállást Szokolay András végezte a Pilissel. Az általam készített fénykép tanúsága szerint, az indításnál többek között az alábbiak tevékenykedtek: Rotter Lajos, Pálinkás György, Horváth László, Danovszky Ferencné és még sokan mások. Északias vitorlázószél lévén, a Cimbora startolt másodiknak. Hogy kik ültek a gépben, arra már nem emlékszem. Sokan Farkashegyiek is voltunk ott, a harmadik felszállást mi kaptuk Szabó Antal oktatóval és 45 percet repültünk. Láttam alattunk az alsó hangár leégett tetejét és benne az Alap által ott tárolt 9 db Kevély maradványait is.
Volt közöttünk két román katona is, géppisztollyal a vállukon. Csendben szemlélték tevékenységünket, és nem akadályoztak bennünket. Valaki rábeszélésére az első start után egy rövid sorozatot is lőttek az esemény tiszteletére. Mi, Farkashegyiek azért mentünk a Hármashatárhegyre, mert még március végén hírt kaptunk, hogy a hangárunk és benne az összes gépünk elégett. (22 db szétszedett gép). Mivel nem akartuk ezt elhinni, többen Rákospalotáról végig gyalogosan, toronyiránt, felkutyagoltunk Farkashegyre, meggyőződni arról, hogy mi a helyzet. A Mókusvölgynél már láthattuk, hogy igazak a hírek. Az Egyesület 14 évi munkájának az eredménye, a gépeink elégtek. Szomorúan láttuk az üszkös vasalások alapján, hogy melyik gép hol volt. De nem csak a hangár, hanem az otthonul szolgáló lakóépület is leégett. Abban is volt három darab Cimbora, a vontatókeret gépei. Sohasem tudtuk meg, hogy ki bosszújának lettek áldozatai gépeink, a szilveszteri gyújtogatáskor. A Kútvölgyben egy roncs hevert, az Alap hangárában sérülten megmaradtak a vitorlázógépek. A leégett hangárunk mellett a BSZKRT fahangár és otthon sértetlenül megmaradt.
Az első üzemnapot továbbiak követték a Hármashatárhegyen. Senki sem akadályozta tevékenységünket. A meginduló vitorlázórepülő életet hamarosan szomorú események követték. Az egyik üzemnapon ÉNy-i lejtőn Vöcsökkel vitorlázó Büki István "C" vizsgás barátunkat valahonnan lelőtték. A combján érte a lövés, ami után dugóhúzóba esett és lezuhant. Hiába vitték a társai Pesthidegkútra orvosi segítségnyújtásra, másnap elhunyt, valószínűleg a sebe is elfertőződött. A Szuszogón felfelé gépet tolók közé is odalőttek, ezért ijedtünkben szétfutottunk. Máig sem tudjuk, hogy ki volt e „bátor” tett elkövetője. Nagyon vészterhes idők jártak akkor ezen a tájon.
Nem jegyeztem meg a pontos időpontot, de párhuzamosan Farkashegyen is beindult a repülőtevékenység a BSZKRT gépekkel. A repülési naplómban feljegyeztem, hogy július 8-án a HA-3044-es Pilissel 1 óra 40 percet vitorláztam. A MOM-os Kovács Jóska öt órán felüli időt repült a Kevéllyel.
Az ostrom utáni zűrzavaros időszak lassan oldódott. Az Istvántelki Főműhelyben a vasúti kocsik, mozdonyok javítását még nem kezdték el. Az Egyesület ott dolgozó tagjai ebédidőben összejöttek beszélgetni és találgatni, hogy mit hoz a jövő. Tudomásul vettük, hogy bár vitorlázógépeink elpusztultak, a repülőműhelyünkben megmaradt az öreg Rhön-Adler gépünk, a HA-4007-es. A Goevier-ünk két szárnya és a törzs elégett Farkashegyen. Megmaradt még 4 db DFS Olympia Meise félig kész állapotban. Némi repülőgép javítóanyag is maradt, így elkezdtük a javítási munkát. A műhelyben azonban rövidesen a repülőgépjavító munkát beszüntették, mindenkit a vasút újjáépítésére irányítottak.
Tudomásunkra jutott vasúti telefonon kaptuk a hírt , hogy a még 1944 őszén Celldömölkre átrepült motoros gépeink megtépázva, de megmaradtak. Hogyan lehetne ezen gépeket a teljes pusztulástól megmenteni és visszaszállítani? Eleinte teljesen reménytelennek tűnt a feladat. A teljes vasúti gördülőanyag, ami megmaradt, sérült volt, a pálya rongált. A forgalom azért lassan feléledt, megindult a batyus forgalom. A menekültek hazaigyekeztek, a budapestiek közül sokan különféle értékeiket élelmiszerért csereberélni indultak. A megmaradt néhány vasúti személy és teherkocsi tetejét is ellepték a batyuzók.
Hamarosan azért megszületett a terv és összeállt egy csapat, hogy a motoros gépeinket meg kell menteni, valamilyen módon haza kell szállítani. A tagságot Gazdag Gyula oktató szervezte. Az utazásra vállalkozókat Szabó Antal oktató irányította. Tagjai lettek Harmath Izabella "D", Dési Imre "D", Márkus János "C", Pénzes Ferenc "C", Szekszárdi Imre "C", Mitter Imre "D" vizsgás vitorlázórepülők és Bődi Imre gépkocsivezető, szerelő, a MÁV Sportrepülő Egyesület tagjai. Hiányoztak a névsorból Dohnál Vilmos "D" és Falusi István "C" vizsgás hangármester asztalosok, mert őket még február végén a Rákospalotai Elöljáróságról igazolványadás ürügyén hadifogságba hurcolták. Csak két és fél év múlva jöttek haza. A MÁV Főműhely ekkor már teljesen a szovjeteknek dolgozott. Az utazó csapathoz csatlakoztak még a Magyar AERO Szövetségtől Csizmadia Gyula III. fokú katonai Stuka-pilóta, egyben "C" vizsgás vitorlázó rep. oktató, Demeter József II. fokú és Venesz Olivér I. fokú motoros repülőgép-vezetők.
Kaptunk a MÁV vezetőségétől olyan igazolványt, amelyben felhatalmaztak a vasút területén levő repülőanyagok összegyűjtésére. Nem szabad megfeledkeznem még Lampich Árpádról sem, aki Esztergomban szintén sarkallta a tagságot a rep. anyag mentésére. Az AERO Szövetségtől Makai Béla működött közre, hogy a gép és anyagmentő munka beinduljon.
Tervünk az volt, hogy először a Celldömölkön levő motoros gépeinket kell megkeresni és hazaszállítani. Kora reggelre terveztük az indulást a Keleti pályaudvarról. A hátizsákban némi ennivalót és otthonról összeszedett kéziszerszámokat raktunk a gépek szétszereléséhez. Megtudtuk azt is, hogy lehetséges üzemképes gépeket is találni a környéken. Lehetőség volt a MÁV Szertárból 100 kg autóbenzint vételeznünk. A benzint üres festékes kannákba öntöttük és kézben kicipeltük a kannákat István-telekről a

Keleti pályaudvarra. Mire kiértünk, a kocsikat ellepték az utazni indulók. Felmásztunk egy személykocsi tetejére és vártuk az indulást. Nagy nehezen, késve, végre elindult a vonat, a kaland megkezdődött.

Emlékezetem szerint kellemes nyárias időjárás volt. Arra azonban ügyelni kellett, hogy le ne csússzunk a domború vasútikocsi tetőről. Az idő lassan múlt, mert a vonat minden állomáson megállt, sokat vesztegelt. Azzal ütöttük el az időt, hogy számoltuk Martonvásár után a vasúti pálya mellett kilőtt T–34-es harckocsik roncsait. Emlékszem még arra is, hogy utazás közben, Várpalota táján, kb. 2000 méter magasan láttunk egy Bücker-Jungmmant keleti irányba repülni. Találgattuk, ki lehet benne? A háborúnak már három hónapja vége volt, valószínűtlennek találtuk, hogy Nyugatról repül haza. Később sem derült fény erre a repülésre. Talán oroszok repültek egy általuk zsákmányolt Bückerrel.

Még május elején volt egy hazaszökési kísérlet Zeltwegből, egy Bücker-Bestmannal. Már szinte feledésbe merült, hogy Komárom környékén a kényszerleszállásnál vasúti töltésnek, póznáknak ütköztek. Később derült ki, hogy Minye János és Tamási Vilmos kihasználva az akkori zűrzavaros állapotokat léptek meg Zeltwegből. A gépük összetört, ők pedig súlyos sérülésekkel úszták meg az utat, de felépültek. A későbbi időkben Minye kivándorolt az USA-ba, Tamási Vilmos pedig az idegenlégióba került, ahol katonaként hősi halált halt.

A késő esti órákban megérkeztünk Celldömölkre, úti célunk első állomására. Közel az állomáshoz lakott Pém László, aki korábban az egyesület kihelyezett vitorlázó segédoktatója volt, nála szálltunk meg. Szerencsénk volt, mert mint elmondta, éjjel nem volt tanácsos közlekedni és járőrökkel találkozni, mert megszabadították értékesebb ingóságaiktól az utasokat és az ott lakókat.



Másnap meggyőződtünk róla, hogy a motoros gépeink szétszedve, sérülten megmaradtak a kicsi hangárban. Gépeink: 2 db Arado-79 a HA-MAV, HA-MAU, 1 db Klemm 35/b, a HA-NAI, 1 db Klemm 25 HA-NAD, 1 db Pinty, HA-MAL és végül 1 db Zlin, HA-NAO, 50-70%-ban sérülve, elszállítható állapotban voltak, de valamely oknál fogva, ekkor erre mégsem került sor. Csak 1946. December 3-án kelt fuvarlevéllel szállították azokat vasúton az Istvántelki Főműhelybe és raktárba kerültek. Helyreállításukra is csak 1948 után került sor az OMRE időszakában. Az Aradók a HA-ARC és HA-ARD, a Klemm 35 a HA-KLE lajstromjelet kapták. A Klemm 25-öst és a Zlin 212-est a nagymértékű sérülések miatt nem tartottuk érdemesnek kijavítani. A Pinty sárkány javítható lett volna, de a mindössze 45 LE-s Continental motor mágneseit már korábban lelopták, pótlására nem volt remény, így sor került kiselejtezésére. A motort később a Közlekedési Múzeumnak adták át, a repülő-. Motor-gyűjteményben ma is látható.

Celldömölkről hamarosan Szombathelyre utaztunk, ahol Fendler Oszkár volt a segítségünkre. Ott műszerek és különböző alkatrészek voltak összegyűjthetők. A két katonai repülőtérre ki sem mentünk, mert ott minden romokban hevert.

Szombathelyről Bükkön keresztül Tormás-pusztára vonultunk (ma Tormásliget). Itt ligetes fák között megtaláltuk a BSZKRT, a BSE és a Repülő Alap gépeinek egy részét. Elszállásoltuk magunkat egy üres istállóban, megágyaztunk friss szalmán és a magunkkal hozott pokrócokkal takaróztunk.

Hamarosan hozzáláttunk szétszedni a szanaszét álldogáló gépeket, motort ki, szárnyakat le. A szétszerelés megfelelő szerszámok hiányában nem volt problémamentes. Emlékszem, hogy az Aradók szárnyainak főtartó-csatlakozásai menetes anyákkal csatlakoztak a törzshöz. Ilyen méretű kulcsaink nem voltak, ezért csak egy kalapács fokának illesztésével és annak egy másik kalapáccsal való püfölésével lehetett megmozdítani, majd lecsavarni. A vasalások sérültek is az ilyen durva beavatkozás miatt. Ha viszont nem tudtuk volna szétszedni, akkor ezek az értékes gépek ott pusztultak volna. Végül az itt talált összes gépet szétszedtük és biztonságba helyeztük.

Naponta gyalogosan visszamentünk Bükkre, ahol egész eldorádója volt a roncsgépeknek. Ekkor még nem tudtam, hogyan kerülhetett ide ennyi repülőgép. Később megtudtam, hogy a Légierő Javítórészlege Szombathelyről ide települt az 1944. évi nagy bombatámadások miatt. Itt egymás hegyén-hátán összedobálva sok Bücker géproncs mellett a cukorgyári betonsilókban 9-10 db olasz Nardi gyakorlógép-törzs is volt, aránylag ép állapotban. A szárnyakat azonban sehol sem találtuk. Belevettük magunkat a roncskupacba, még használható alkatrészeket gyűjteni. Reméltük, hogy ép műszerfalra bukkanunk, de csak összetörteket találtunk. A sérült műszerfalakat azért kiszedtük, a rögzítő csavarokat ki tudtuk oldani. A fordulatszámlálók vezetékeit csak hosszadalmas elcsípéssel tudtuk szabaddá tenni. Az általunk vitt szerszámok is fogyatkoztak, egy részük szerelés közben elveszett. Nem ment azonban simán minden. A Szapári-kastély kerítéssel elzárt részén egy komplett ép Bücker Jungmann is lapult, amelyet az itt állomásozó szovjet részleg őrzött. Ott is maradt örökre, bár biztosak voltunk, hogy egy demizson pálinkáért visszavásárolhattuk volna. Nagyon sajnáltuk, hogy a benzineskannák mellett, erre a lehetőségre nem gondoltunk. A puskás őr felfigyelt felderítőútjainkra és néhányszor riasztólövésekkel jelezte, hogy takarodjunk a gépek közül. Elbújtunk a roncshalmazban és szereltünk tovább. Ezért sikerült innen is jónak ítélt alkatrészeket kimentenünk. A Bükkön és környékén talált gépek súlyos sérüléseik miatt gondolni sem lehetett arra, hogy ezeket repülőképes állapotba lehet hozni. A visszavonuló katonák puskatussal a mágnesfedeleket beverték, a légcsavarokból letörtek, a motorokba belelőttek stb. Később a lakosság is besegített. A piros-fehér-zöld vászonból retikülöket csináltak, a cipzárakat kivágták, a gumiköpenyeket az agyakról levágták, amit használni reméltek, lefosztották, tönkre tették.

Az egyik éjjel alvás közben ellenőrzést is kaptunk, elemlámpával végig világítottak bennünket, szerencsére nem látszottunk partizánnak, sem katonának. Én fel sem ébred-

tem, értékeink nem voltak, nem volt mit elvenni, így békésen elmentek.
Eljutottak hozzánk olyan hírek, hogy Tompaládonyban is vannak gépek. Két faluval odébb tényleg 4 db épebb „Büksi" volt a szénakazlak között. Tormáspusztáról átvonult a csapat Tompaládonyba, magukkal vitték kannákban a benzint is. Én Tormáspusztán maradtam a szerzemény őrzésére. Két nap múlva megjelent a levegőben „Csizma" egy Bückerrel. Ezen a gépen is szárnyat kellett cserélni sérülései miatt és újra beállítani. Az összeszerelés irányítása Bődi Imre feladata volt, aki igazán csak gépkocsivezető és szerelő volt. A szárnybeállítás csak szemre ment. „Csizma" első startja után csűrővel alig tudta vízszintesen megtartani. Teljesen kicsűrve lehetett megakadályozni, hogy ne kezdjen orsózni. Az újabb beállítással sikerült a sárkányt repülőképessé tenni. Ezt követően visszarepültünk Tompaládonyba, hogy onnan már hazarepüljünk. Nagy örömünkre először két Bückert sikerült repülőképes állapotba hozni és félig feltankolni. A többi gépre nem jutott benzin. Az általunk megvizsgált roncsok tankjai mind üresek voltak.



Nem tudom már, ki döntötte el, hogy az egyik géppel, „Csizmával" az első ülésben, ölemben egy üres benzineskannával, hazarepülünk. Nekem az volt a feladatom, hogy otthon újabb benzint vételezzek és vigyek az ott maradottaknak. A másik gép személyzete Demeter József, és utasa Venesz Olivér lett. Feltöltöttük a két gép tankját kb. 50-50 liter autóbenzinnel. A motorok sikeresen beindultak, a motorpróban leadták az általunk jónak ítélt fordulatszámot. Elsőnek Csizmadia startolt, én ültem az első ülésben. Botkormány nem volt, mert nem fért volna el a kanna. Felemelkedtünk egy szűk bal körön kb. 200 méterre, ahonnan Csizmadia leborított a földön maradókra, Istenhozzádot köszönni. Ezután felhúzott, és elindultunk a körülbelüli kurzuson keletre, hazafelé. Irány, cél a Hármashatárhegy és a Vöröskővároni leszállni. Máshol földet érni nem volt tanácsos. Budaörsön oroszok voltak, nem tudom mit csináltak volna velünk meglepetésükben? Farkashegy Kútvölgy nemigen alkalmas motoros gép leszállására. Pálinkás György ugyan 1944. október 15-én hazarepült egy Bückert a Horthy fegyverszüneti proklamáció zűrzavarában és leszállt. Néhány nap múlva a gépet Takács László oktató vitte el Budaörsre a közforgalmi repülőtérre.
Én még a felhúzás közben letekintve láttam a másik Bückert startolni a legelőről, jönnek utánunk gondoltam és kötelékben repülünk haza.Állandóan visszafelé tekintgettem, de a másik gépet sehol sem láttam. Visszafordulni már nem lehetett a kevés benzin miatt. Csizmadia sem látta a másik gépet, csak reméltük, hogy jönnek utánunk. Felemelkedve 600–800 méter magasra, repültünk keleti irányba. Jó látás volt, elrepültünk Pápa mellett, simán ment minden. Alcsút közelében Csizmadia mutogat balra, hogy lent van egy szép kastély. Bólogatok, látom, tudom, hogy Albrecht főherceg királyi kastélya van alattunk. Továbbrepülve nemsokára felfedeztem szeretett Farkashegyünket, a Kútvölgyet, a hangárt. Hétköznap lévén ha jól emlékszem hétfői nap volt repülésnek semmi jele. Repültünk tovább, Svábhegy, Rózsadomb, jobbra láttam a Margit-szigetet a Manci-híddal és légvédelemmel. Kb. 1000 méter magasan voltunk, amikor végre Csizmadia levette a gázt és siklottunk lefelé a Vöröskővár irányába. Szépen le is szálltunk, az iskolaüzemet tartó tagok legnagyobb meglepetésére. Én kiszálltam a benzines-kannával, Gyula pedig járó motorral az utolsó csepp benzinnel felgurult a Szuszon a tetőre, ahol a „Büksit" berakták az egyik hangárba.
A másik gépnek se híre, se hamva, nem jöttek utánunk. Mi történt velük? Nem nagyon aggódtunk miattuk, örültünk, hogy mi simán hazatértünk. Ez a Bücker Jungmann lett az OMRE első „Büksije", újjáépítve 1948-ban a HA-BKA lajstromjelet kapta.
Én hazamentem Zuglóba, hogy másnap Istvántelken ha lehet újabb adag benzint vételezzek és vigyek vissza. Csizmadia már másnap visszavonatozott Tompaládonyba, én pedig három nap múlva követtem. Megérkezésemkor az első kérdésem az volt, hol van Csizmadia és mi van a második Bückerrel? Mondja valaki, hogy Gyula a harmadik Büksivel, Bődi Imrével tegnap hazarepült, mert családja hiányolta a hosszú távollét miatt. Kérdeztem, hogy hol van a második Jungmann Demeterrel és Olivérrel. Ők itt vannak még valahol mondták és mesélték, hogy mi történt velük. Látták, hogy mi szépen, Stukás-módra leborítottunk és elindultunk hazafelé. Demeter Jóska a start után felemelkedett és ahelyett, hogy jött volna utánunk, ő is elhúzott, mint mi, de talán nem vette vissza eléggé a gázt, a légcsavar



túlpörgött, letörött belőle egy darab, a motor rázni kezdett, máris kényszerleszállnia kellett egy közeli lucernásban. A társaság átvándorolt a géphez, kerítettek egy újabb jobb légcsavart és felszerelték. Közben eltelt néhány óra, mire újra elstartolhattak volna. Remélték, hogy estig hazaérnek. Annyi esze nem volt senkinek, hogy végigmenjenek a lucernáson, van-e valami akadály? Hát volt! Még mielőtt eljött volna a gép a földtől, egy árokban a futók elakadtak, letörtek, a gép hasra esett, a motor is bement félig az első ülésbe. Olivérnek szerencsére semmi baja nem esett. Így hát a második Bücker roncsként ott maradt a lucernás mezőn örökre. Véleményem szerint, ha Demeter helyett Pénzes Ferencet jelölték volna a gép hazarepülésére, a második madár is hazajött volna (Pénzes Ferenc 1924-1964. Elhunyt Svédországban egy szerencsétlen vitorlázógép-baleset következtében). Csizmadia Gyula elindult a harmadik Bückerrel a Hármashatár-hegy felé, de oda nem érkezett meg.



A Tompaládonyban meglelt negyedik Bücker is ott maradt, mert végül nem sikerült a törzset repülőképessé tenni. Az utólag írt jelentés azonban nem emlékezett meg minden akadályról. Szombathelyen a vasutasok jelezték, hogy a személyvonat után tudják csatolni a teherkocsijainkat. A szerelvényt így leterhelve, a mozdony nem tudja felhúzni az első emelkedőre. Hosszas kilincselés után kaptunk egy tolatómozdonyt, amely felsegített az emelkedőre, végre elindulhattunk. Székesfehérváron a síneken ácsorogva, zabrálók számolgatták a ki tudja honnan származó piros 100 pengőseiket. Mi pedig a teherkocsiban még a lélegzetünket is visszafojtottuk, nehogy felfedezzenek bennünket. Érd környékén tapasztaltuk, hogy az egyik pőrekocsi csapágya melegedik, a lassú döcögés ellenére. Hűtésre csak a bennünk levő folyadék állt rendelkezésre. Végül Kőbánya-alsón kötöttünk ki. Itt lekapcsolták szerelvényünket, ahol egy éjszakán át vesztegeltek a kocsik. Én innen hazamentem aludni. Másnap magamhoz vettem a fényképezőgépemet és készítettem néhány felvételt. A negatívokat 50 évig megőriztem emlékül utunkról. Másnap behúzták szerelvényünket az Istvántelki Főműhelybe, és ott az üres fatároló színekbe lepakoltuk a megmentett anyagot. Megdöbbenve értesültünk arról, hogy Csizmadia és Bődi nem érkeztek haza és nem szálltak le a Hármashatárhegyen. Hova lettek, mi lett velük? Teltek a napok és hetek, semmi hír felőlük. Már a legrosszabbra gyanakodtunk, amikor két hónap múlva, lerongyolódva, gép nélkül hazatértek. (A tompaládonyi 4 db épebb Bückerből tehát csak 1 db jött vissza.)

Hazatértükkel megkönnyebbültünk, mert már azt hittük, hogy lezuhantak a Bakonyban és életüket vesztették. Az akkori viszonyok nem tették lehetővé, hogy hírük eljusson hozzánk. Bődi Imre azután itthon beszámolt a velük történtekről, de ez csak nagy vonalakban maradt meg az emlékezetemben. Bődi Imre később a MÁV Repülő Egyesület gépkocsivezetőjeként tevékenykedett. Kb. 20 éve elhunyt, így nem volt, akivel felelevenítsem a régmúlt útjukat.





Nagy örömömre szolgált az a tény, hogy Csizmadia Gyuszi, aki még 1947-ben egy teherkocsi alatt Nyugatra távozott, néhány éve hazarepült. Időközben Belgiumban és Franciaországban forgalmi pilótaként mintegy 16 000 órát repült. Az 1994. évi veszprémi katonatalálkozón nem akartam hinni a szememnek, amikor újra összetalálkoztunk. Így most, amikor e visszaemlékező sorokat kezdtem írni, Pákozdon felkerestem és felelevenítettük az 1945-ös eseményeket. (Lásd itt Csizmadia Gyula visszaemlékezését a nem mindennapi felvidéki kalandjáról.)

Folytatva a visszaemlékezést a 17 db gép fedél alá került, megmaradt. A MÁV gépek mint előbb említettem csak 1946 végén lettek hazaszállítva vasúti kocsikban. A mi csapatunkon kívül a pécsi MÁV Repülők is tevékenykedtek a környéken, s többek között ott volt Tóth Kázmér, aki sajnos tavaly elhunyt. A pécsi csoport is haza tudott menteni három darab Bücker roncsot. Ebből egy darabot 1948-ban üzemképessé tettek, de repülni ők sem tudtak vele, mert amikor az OMRE megalakult, a berepülés után Bánhídi Antal felrepülte Budapestre és a közösbe került. Az átvészelt kalandok után már újabb útra senki sem vállalkozott, pedig lett volna még akkor mit összegyűjteni. Bükkön maradt a teljesen ép Bücker. Ott volt még egy Fieseler Storch (Gólya) és egy kétmotoros Weihe roncs is. Ezek mentésére már nem volt energiánk. Ha csak a Gólya-roncsot megmentettük volna, micsoda jó vontatógép lehetett volna később belőle. Elegünk volt az utazásból, meg voltunk elégedve a 23 db megmentett gépronccsal.

A fent jelzett gépek mellett itt felsorolom az egyéb alkatrészek listáját, amely egy feljegyzésen megmaradt. Ezek: 3 db Hirt motor (mágnes nélkül), 20 db Bücker csűrőlap (sérültek),8 db Baldachin (Bückerhez), 6 db oldalkormány (Bückerhez), 5 db vezérsík (Bückerhez), 5 db farokkerék (Bückerhez), 1 külső, 2 belső gumi, 3 db Hirt motor, 2 db Bücker gumi, 2 db mágnes, 60 db különféle repülőműszer (kés, feszítőhuzalok, merevítődúcok stb.)

Megjegyzés: A II. világháború után 35 darab Bücker Jungmannt építettek újjá, „Csíz" elnevezéssel használták a légierőnél, illetve a sportrepülőknél. A sportrepülésnél 32 darab repült, 27 db a HA-BKA-től a HA-BKY-ig (7 db az MN-től átadva), 6 db a HA-BCA-tól a HA-BCF-ig (mind a 6 db a légierőtől).

Az általunk hazaszállított 11 db és a 3 db pécsi Bücker Jungmannon felüli 21 db nem tudom, honnan került újjáépítésre, kik mentették meg? Jó lenne, ha megtudhatnánk. Egy, a 80-as években Németországban kiadott, Ervin König által szerkesztett könyv, a Die Bücker Flugzeuge szerint 344 db Jungmannt szállítottak Magyarországra 194 db-ot a HMNRA, 150 db-ot a Légierő használt. Egy darab Bücker Jungmeistert a BSZKRT Sportrepülő Egyesület vásárolt meg, még 1939-ben, egy darab pedig magánkézben volt. A Magyar Aero Szövetség elismerte a MÁV Sportrepülő Egyesület tagjainak kiemelkedő gépmentési tevékenységét és oklevéllel jutalmazta. Az oklevél ma is megvan és a MÁV Klubhelyiség falán látható Ahányszor ma az oklevélre rátekintek, mindig visszaidézem az 1945-ös év felejthetetlen kalandjait. Áldozatos munkánkat hamarosan elfelejtették, nem méltányolták.

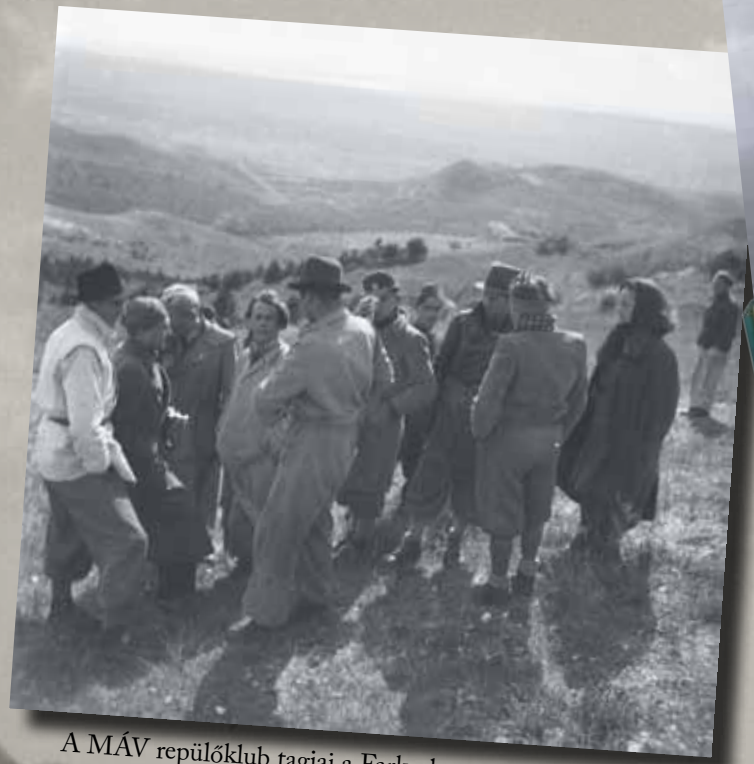
(Aero História Mitter Imre 1996 24.szám)



A MÁV roncsgyűjtő brigádja a repülőműhely udvarán

Északias vitorlázószél lévén, a Cimbora startolt másodiknak. Hogy kik ültek a gépben, arra már nem emlékszem. Sokan farkas-hegyiek is voltunk ott, a harmadik felszállást mi kaptuk Szabó Antal oktatóval és 45 percet repültünk. Láttam alattunk az alsó hangár leégett tetejét és benne, az alap által ott tárolt 9 db Kevély maradványait is.
Volt közöttünk két román katona is, géppisztollyal a vállukon. Csendben szemlélték tevékenységünket, és nem akadályoztak bennünket. Valaki rábeszélésére az első start után egy rövid sorozatot is lőttek az esemény tiszteletére. Mi, farkas-hegyiek azért mentünk a Hármashatár-hegyre, mert még március végén hírt kaptunk, hogy a hangárunk és benne az összes gépünkkel.....

Mitter Imre Aero História 1996 24.szám (részlet)

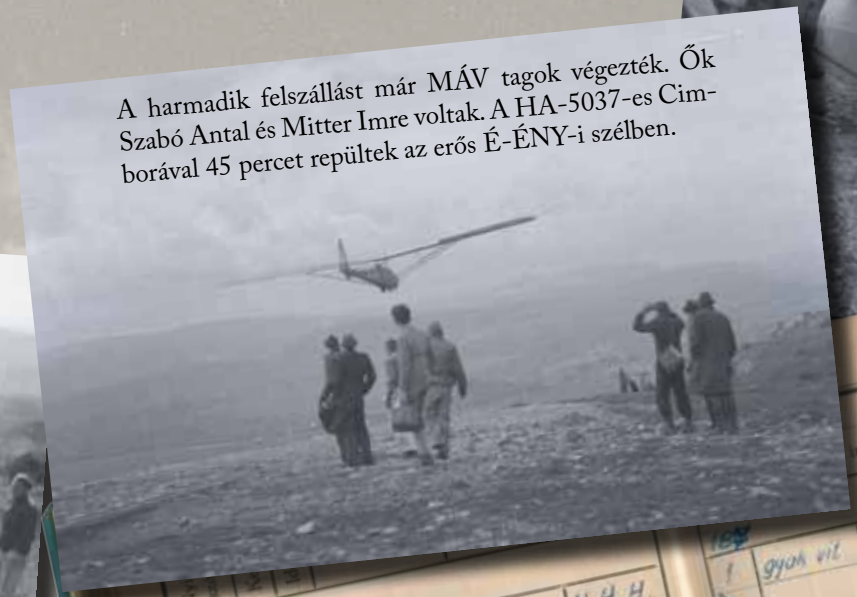


A MÁV repülőklub tagjai a Farkashegyen készülődnek a Hármashatárhegyre.

A megszállás utáni első start a Hármashatárhegyen 1945 Április 29 .Az első felszállást Szokolay András végezte.Őt Rotter Lajos indította. A kép bal szélén bőrsapkában Mező György áll.



A harmadik felszállást már MÁV tagok végezték. Ők Szabó Antal és Mitter Imre voltak. A HA-5037-es Cimborával 45 percet repültek az erős É-ÉNY-i szélben.



Szabó Antal startkönyve amelyben leírja az általuk végzett repülés időtartamát és adatait.

1946

Egész évben repülési tilalom volt, így a tagok nagyrész a repülőműhelyben tevékenykedtek. Bár a hármashatárhegyen a holdfényben számos repülést végeztek. Eközben a MÁV csoport tagjai, Gazdag Gyula irányításával lelőtt repülőgéproncsokat gyűjtöttek.Később az általuk korábban összeszedett motorokat repülőgépeket rakodták ki a vagonokból. Sajnos a repülőklub támogatása megszűnt, így társadalmi munkákat vállaltak a klub fenntartásához. Ugyanakkor a tagok mindíg kijártak a repülőtérre.





A MÁV repülőklub és a Rákosi Mátyás repülőklub tagjai farkashegyen. A bal oldali kép bal szélén Pálinkás György fekszik.



Míg magyarországon repülési tilalom volt addig máshol szabadon repülhettek. Mint Csehszlovákiában.
Egy terepreszállt Kranich II-es Pestújhely határában.



78

Sorszám	19.. év hó	nap	A repülőgép típusa	lajstromjele	Szél irány	erősség	Repülés vezető	Az indítás módja
1.	VII.	2	Vászó	2183	EK	1-2	Gömöri	G
2.	"	3	"	"	"	1	Kovács	"
3.	"	14	"	"	"	1	Jánó	"
4.	"	20	"	"	"	1-2	"	"
5.	IX.	7	"	"	"	1-2	"	"
6.	"	8	Aliss	3051	EK	1-2	"	"
7.	IX.	15	Vászó	2183	E	1-2	"	"
8.	"	22	"	"	"	"	"	"
9.	"	29	"	"	"	"	"	"
10.	X.	20	"	"	EK	2	"	"

A kilépés és belépés igazolása:

79

A felszállás és leszállás helye	A repülés alatt elért magasság m	távolság km	időtartam óra	p	mp	Megjegyzés
Áthozat:						
	—	—	—	—	55	Gyakorlás
"	—	—	—	—	35	"
"	—	—	—	—	15	"
"	—	—	—	—	16	"
Hármashatárhegy	—	—	—	—	2	"
"	—	—	—	—	8	"
"	—	—	—	—	30	"
Farkashegy	—	—	—	—	57	"
"	—	—	—	—	4	"
"	—	—	—	—	30	"
Farkashegy	—	—	—	—	32	"
Átvitel:			53	32		

A fenti adatokat igazolom: ..... 19..../.....án.

Novák József startkönyve (részlet)
A megjegyzés rovatban látszik. Hogy valóban repültek a holdfényben a hármashatárhegyen .



Egy ujjáépített Pilis a romos Moszkva-téren.

1947

Motorosgép mentési munkája elismeréseképpen az Egyesület a következő vitorlázógépeket kapta meg újjáépítésre és használatra: egy Vöcsköt HA-2156 , egy Cimborát HA-5008 és egy G. 9-et HA-3101 .
A leégett fa hangár pótlására a gépek a farkashegyi betonhangárban kaptak helyet, a lakóépületben pedig egy nagyméretű szobát.
A vitorlázógép állomány mellé a MÁV csoport megkapta a Hármashatárhegyen tárolt Rolls - Royce típusú személygépkocsi roncsát. A gumik és karburátor nélküli "meseautót" a csoport tagjai kalandos módon hozták le az Északi Főműhelybe. Először a keréktárcsákat kellett leszerelni és lehozni Istvántelekre. Itt faráfokat szereltek és vasaltak rájuk a gumik helyett. Ezeket a ménkű nehéz tárcsákat kézbe kellett visszavinni a Hármashatárhegyre és ott felszerelni. Ezután az expedíció tagjai, vagy tizenöten, lejtőn gurulva, síkon húzva, tolva, elindultak a kocsival lefelé. Amikor a lejtőn gurult, mindenki felkapaszkodott rá, azonban a nagyobb sebességre nem alkalmas ráfok kezdtek szétmenni. Ezután nem maradt más mint a javítás, lassú vánszorgás és a felváltott kormányzás. A Duna parton végig, az akkor egyedül "üzemképes" Szabadság-hídon át, a Kőbányai úton végigdöcögve, mint egy harckocsi dübörögve, estére mégiscsak beértek a Főműhelybe. Itt remélték a gépkocsi újjáépítését és használatba vételét.
Végül is senki sem vállalt felelősséget a gépkocsi kijavíthatóságáért és azért, hogy a Rolls-Royce még gurulni fog saját erejéből. Egy vagonban átvitték Istvántelekre és a Repülő műhelyben Forrai János "védnöksége" alatt a kocsi mégiscsak elindult. Repülőgépkarburátorral és benzintankkal teherautóvá átalakítva, csörlő kocsiként használták még néhány évig.
Az év tavaszán már remélhető volt, hogy a Szövetséges Ellenőrző Bizottság feloldja a repülési tilalmat és újból lehet legálisan repülni.
Az Egyesület Sebestyén Andor MÁV igazgató irányításával újjászerveződött. Az 1947. április 9-én megtartott választmányi ülés után az ügyvezetői teendőket Jenik Győző, a vitorlázó oktatást Szabó Antal, a műhely vezetését Gazdag Gyula látta el, az adott körülmények között a legeredményesebben.
A Szövetséges Ellenőrző Bizottság júniusban engedélyezte a vitorlázó és a motoros sportrepülést. 1947. június 15-én megtörténtek az első felszállások a BSZKRT kölcsön gépeivel; az engedély megadásakor ugyanis az első újjáépített MÁV gépek még nem készültek el, így a BSZKRT Előre Egyesület gépeivel indult meg a repülés, a tagság gyakorlatba hozása. Július 13-án az A dombról már repült az első újjáépített MÁV Vöcsök. A repülés mind nagyobb ütemben megindult. Szombat délutánokon és vasárnapokon, minden időt kihasználva, kezdő fiatalok bekapcsolásával, mind több felszállást lehetett végezni.
Augusztus 1-én Horváth László "D" vizsgás oktatót a Repülőműhelyben egy esztergapad villamos berendezésének szerelése közben halálos áramütés érte.
Augusztusban az üzemképessé vált Rolls Royce-szal és a csupasz, vászonborítás nélküli tömör gumival szerelt szállítókocsival felszállítottak a Hegyre három újjáépített gépet. A repülés végre újból megindulhatott.
A műhelyben dolgoztak még egy Celldömölkön súlyosan sérült Grunau Báby II. b. helyreállításán is. A javítást nehezítette, hogy a gép kaurit műanyag ragasztóval épült és ezt kellett megfelelően javítani.
Szélcsendes időben mindenki az A- dombról repült sikló feladatokat. A kezdő kiképzés is megindult a Vöcsökkel. Az Egyesület teljesítményrepülő tagsága türelmetlenül várta, hogy az elégett "Vércse" helyett a korábban a Cserkészműhelyben gyártott M 22 is elkészüljön. A HA-4067 lajstromjelű gépet az Egyesület tagsága a megmentett motoros gépekért és tárolásukért kapta; az aránylag kevésbé sérült gépnek hiányzott a vízszintes vezérsíkja és a magassági kormánya. Az egyetlen asztalos szakmunkásnak sok munkájába került a hiányzó vezérsík elkészítése.
Az ősz folyamán már kisebb vitorlázások Vöcsökkel és Cimborával tarkították a szombati és a vasárnapi üzemnapokat. Októberben üzemképes lett az "Előre", "Csikó" vontatógép is. Ez a motoros gép volt az első a felszabadulás után, amivel Budaörsön a vontatásos kiképzést is megkezdték.
Farkashegyen ekkor négy egyesület: a budafoki MADISZ, az Előre, a Kinizsi és a MÁV tagjai vetélkedtek, hogy ki tud több felszállást, repült időt elérni a rendelkezésre álló szűkös, öreg gépparkkal.
Október 26-án megtartották a felszabadulás utáni első repülőnapot. A budapesti egyesületek összefogásával megrendezett bemutatóra felfigyeltek a kormányzat vezetői és kilátásba helyezték az állami támogatás megindítását, amelyet már nem lehetett csupán lelkesedéssel pótolni.
A repülési eredmények szempontjából csonka év végétért. Bármekkora veszteségek érték az Egyesületet, hiszen gépállománya jóformán teljesen megsemmisült a háború végén, viszont a tagság optimizmusa a teljességgel leküzdhetetlennek látszó akadályokat is elhárította. Sebestyén Andor MÁV igazgató és Jenik Győző ügyvezető alelnök irányításával a feltörekvő vitorlázórepülők országosan is példát mutattak áldozatvállaló munkájukkal.
A Szilvesztert az Egyesület fiatal tagjai a repülőtéren töltötték. Bizakodva várták az új esztendőt, hiszen már alapot kapott a remény, hogy a korábbi rengeteg munka eredményeként újra gépbe lehet ülni. Az összekovácsolódott gárda nagy repüléseket tervezett, nagy eredményekről álmodozott.



Pilóták az otthon előtt a sorban balról a harmadik Pálinkás György és a hatodik Opitz Nándor.
A kép érdekessége, hogy a házon még rajta van a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap jelvénye,
de az alsó feliraton a kormányzó neve már le van szedve.



Útban a Farkashegyre, az ifjú növendékekkel.



Akik még hittek a klub feltámadásában , balról jobbra:



Egy újjáépített M-22 a betonhagár mellett.
A gépen még látható a háborús álcázófestés
és a nem szokványos lajstromjel amin nem a teljes (HA-4064) hanem csak (H-4064).Ezzel a géppel versenyzett Nagy Kornél vitorlázórepülő is a győri centenáriumi vitorlázórepülő versenyen, ő lett a verseny abszolút győztese. Előzőleg a hadsereg 2 db ilyen típusú gépet rendelt az ejtőernyősöknek desszant vitorlázógépnek.



A BSZKRT és a MÁV repülőklub Vöcsök és Tücsök típusú gépei szélre várnak.

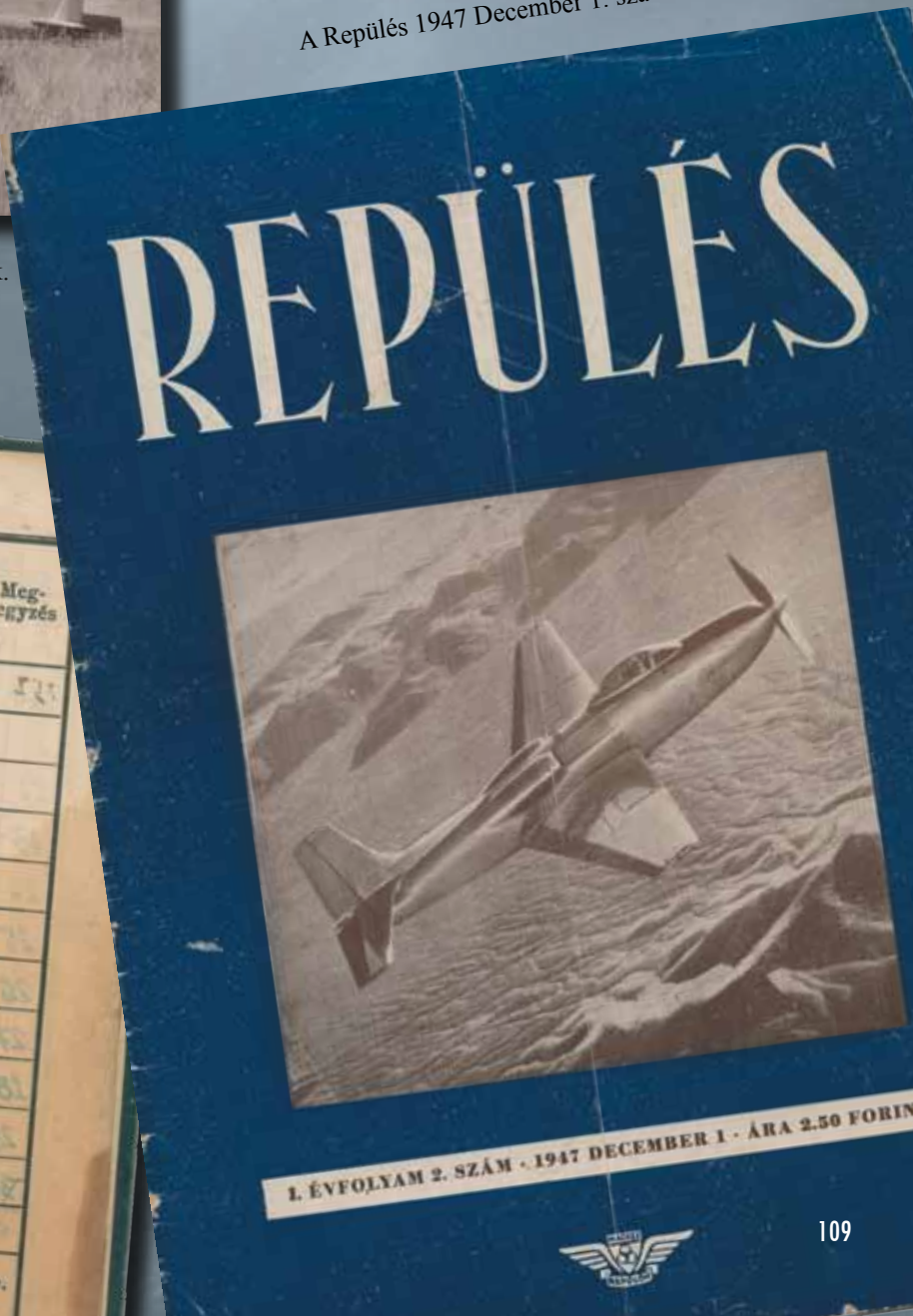




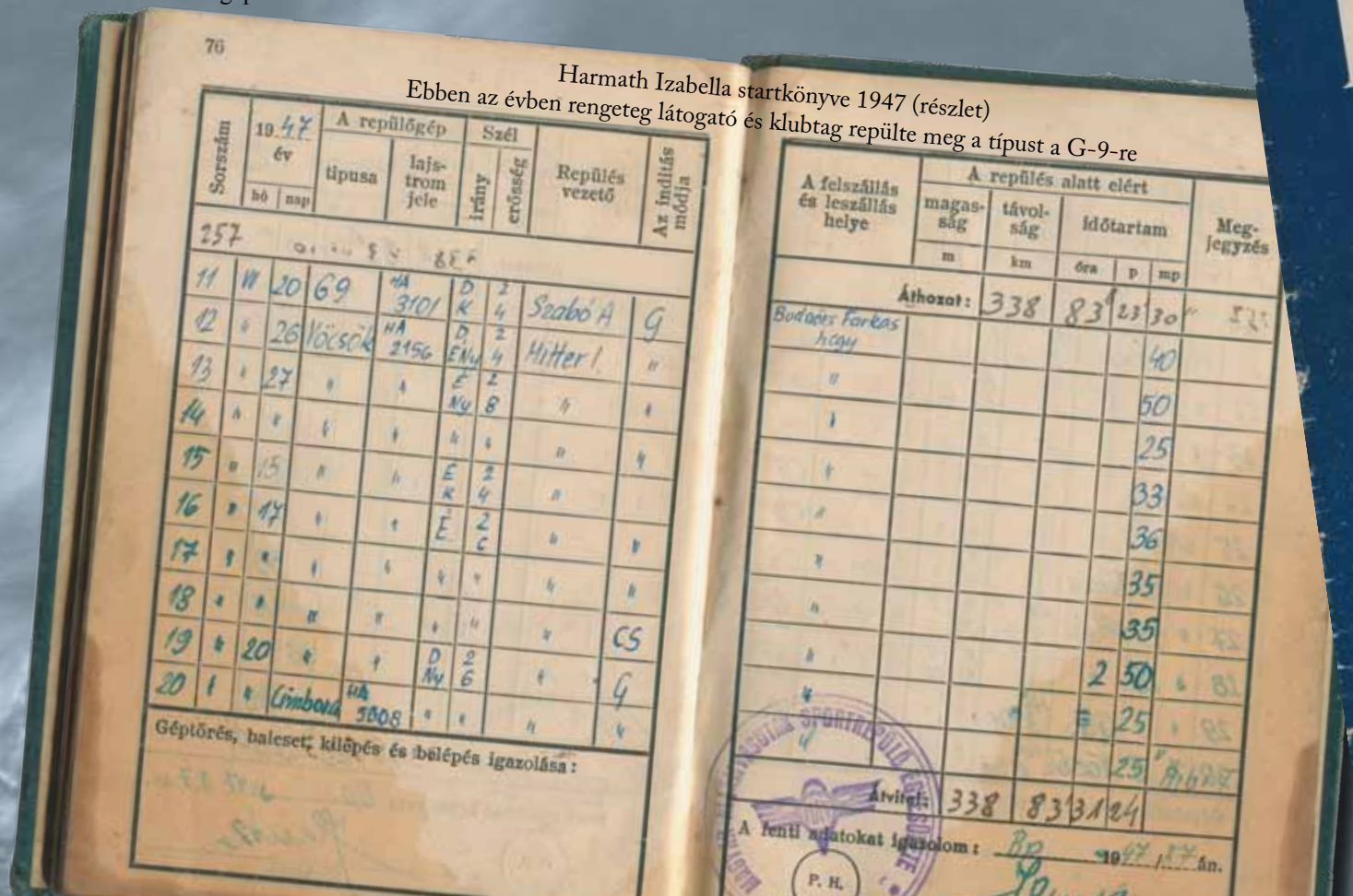
Egy megmenekült Kevély farkashegyen.
Később ez a gép az ötvenes évek közepéig repült.

Az újjáépített Csikó. A gépet kirendelték Budaörsre vontatógépnek. Így a MÁV repülők is vontathattak.
A növenékek kaptak egy-egy 5 perces vontatást a Cimborával.
A gép mellett Németh Antal áll.

A Repülés 1947 December 1. száma



Harmath Izabella startkönyve 1947 (részlet)
Ebben az évben rengeteg látogató és klubtag repülte meg a típust a G-9-re



Az Első Repülőnap, a Felszabadulás Után
1947.Október.26
Farkashegy

A repülőnap távolról nézve. Jól látható milyen nagy tömeg gyűlt össze hogy megnézzék a bemutatót. Körübelül 3000-en vettek részt a bemutatón.





A repülőnapon szereplő gépek részlete. Egy Vöcsök és egy G-9 Dzsunka. A repülőnapon számos másik gép szerepelt. Mint a H-4064-es M-22. Ezzel a géppel Nagy Kornél gyönyörű műrepülést mutatott be a nézőknek.



Leszálláshoz fordul a Cimbora az alapi ház előtt.

A farkashegyi repülőnap



Az előkelőségek a repülőnapon

Október 26-án a Magyar Repülő Szövetség a Közlekedésügyi Minisztérium és a Nemzeti Repülő Alap támogatásával repülő napot rendezett a Budaörs—Farkashegy-i vitorlázórepülő terepen. A köztársasági elnököt **Dinnyés Lajos** miniszterelnök képviselte. Megjelent **Gerő** Ernő közlekedésügyi miniszter, **Münnich** Ferenc rendőraltábornagy, **Sólyom** László vezérőrnagy, **Koós** Imre légügyi főtanácsos, valamint vezetőségünk számos tagja. A román sportrepülő küldöttség is a vendégek között volt. Román barátaink repülőgépekkel érkeztek Budapestre, hogy viszonozzák a magyar látogatást.

A megjelent előkelőségeket **Udvarhelyi** Ödön postavezérigazgató, a Magyar Repülő Szövetség elnöke üdvözölte. A repülőnapot Gerő Ernő miniszter nyitotta meg. Megnyitó beszédében hangsúlyozta, hogy a kormány mindent el fog követni a sportrepülés megsegítésére.

„A magyar sportrepülés, mely világviszonylatban a harmadik helyen



„M. 22." a levegőben

állt — mondotta Gerő Ernő miniszter — reméljük, ismét elfoglalja régi helyét a nemzetek sorában." A miniszter a beszéde után az év legeredményesebb sportrepülőinek a következő díjakat nyújtotta át:

Gerő Ernő díját kapta **Zsigmond** Péter a 31 órás időtartam repüléséért,

A Közlekedésügyi Minisztérium légiközlekedési főosztályának díját **Hepper** Antal kapta 3200 méteres magassági repüléséért,

A Nemzeti Repülő Alap díját **Steiner** Ferenc kapta 11 órás időtartam repüléséért,

A Magyar Repülő Szövetség díját **Starcz** József kapta 2600 méteres magassági repüléséért.

A díjak kiosztása után megkezdődött a repülőnap. A repülőszámok ismertetését **Rotter** Lajos okl. g. m. pilóta, a Madisz Országos Sportrepülő Központ elnöke végezte. Kérte a megjelenteket, hogy a szerény keretek között létrehozott repülő bemutatónkat, mint a felszabadulás óta első nagyobb sportrepülő megmozdulást, fogadják szeretettel.

Bemutatták a lejtő és csörlő rendszerű kiképzést, majd magas csörlések következtek. **Nagy** Kornél repülőoktató M 22-es gépével szép műrepülést végzett. Csörléssel került bemutatásra a felszabadulás óta első újonnan épült vitorlázógép, a „D Pilis". A gépet **Rubik** Ernő tervezte és az Aero Ever Kft. építette.

A bemutató repülések után Udvarhelyi Ödön, a Magyar Repülő Szövetség elnöke, a nemzeti repülővagyon megmentése és a gépek újjáépítése terén elért kiváló eredményei jutalmazásául az alábbi Egyesületeket részesítette pénzjutalomban:

Budafoki Madisz Sportrepülő Egyesület

Pesterzsébeti Madisz Sportrepülő Egyesület

Peruta üzemi Madisz Sportrepülő Egyesület

Vasvármegyei Madisz Sportrepülő Egyesület

Előre Sportrepülő Egyesület

MÁV Sportrepülő Egyesület

Pécsi Madisz Sportrepülő Egyesület

Győri Madisz Aero Club.

A gépek újjáépítése terén elért eredményeik jutalmazásául a **MÁV** Sportrepülő Egyesület a Nehéz Ipa..i Központ serlegét, Diósgyőri Vasas Sportrepülő Egyesület a Szakszervezeti Tanács ezüst serlegét, Előre Sportrepülő Egyesület a Magyar Kommunista Párt díszes serlegét kapta. — Hasonló eredményeik jutalmazásául számos sportrepülő társunk dicsérő elismerésben részesült.

A jólsikerült repülőnap — melyen hozzávetőleg 6000 főnyi közönség vett részt, — a kora délutáni órákban fejeződött be. A közönség szállítását a BSzKRT által rendelkezésre bocsátott autóbuszok végezték.

M. J.



Start



Díjkiosztás



MEGHÍVÓ

A FARKASHEGYI SPORTREPÜLŐTÉREN
1947 ÉVI OKTÓBER HÓ 26-ÁN, DÉLELŐTT 11 ÓRAKOR KEZDŐDŐ

REPÜLŐNAPRA

MELYET A MAGYAR REPÜLŐ SZÖVETSÉG ÚJJÁÉPÜLŐ REPÜLŐSPORTUNK BEMUTATÁSA CÉLJÁBÓL RENDEZ

TILDY ZOLTÁN
KÖZTÁRSASÁGI ELNÖK DÍSZVÉDNÖKSÉGE

GERŐ ERNŐ
KÖZLEKEDÉSÜGYI MINISZTER FŐVÉDNÖKSÉGE ALATT

RENDEZŐSÉG

JELEN MEGHÍVÓ A FOGASKEREKŰ VASÚTRA ÉS A FOGASKEREKŰ VÉGÁLLOMÁSÁTÓL (SZÉCHENYI HEGY) AZ AUTÓBUSZRA KÉT SZEMÉLY RÉSZÉRE MENETTÉRTI JEGYÜL SZOLGÁL. A FOGASKEREKŰ INDUL 9 ÓRÁTÓL 1/4 11 ÓRÁIG 15 PERCENKÉNT.

Meghívó a repülőnapra. A farkashegyi repülőnap volt az első ilyen alkalom a háború után.



A MÁV repülőklub tagjai repülőnapi készülődés közben.
A repülőgépnél felismerhető személyek: balról az első Kasza József, a gép orránál Pálinkás György és a gép melett a pilótát indítja Lothrigel Attila.

Egy terepreszállt Kevély.



1948

Amint az időjárás megengedte, megkezdődtek a repülési üzemnapok. A korábbi évek alatt felgyülemlett energia, jelentős eredmények elérését tette lehetővé országszerte.
Az Egyesület gépparkja az M 22-n kívül még néhány újjáépített géppel: egy Vöcsökkel HA-2110 , egy Tücsökkel HA-1166 és egy Grunau Baby II.b.-vel HA-3107 egészült ki. A MÁV támogatásával, a Vasutas Szakszervezet első pénzbeli adományából megvásárolták Esztergomból az első újonnan épített D-Pilist HA-3100 .
Az immár rendelkezésre álló nyolc géppel mindenki többet repülhetett. A tavasz folyamán, az időjárás kedvezőre fordulásakor az első időtartam repülések és magassági eredmények is megszülettek.
Megélénkültek a nemzetközi kapcsolatok is, főleg a motoros repülésben. Még az előző évben Budaörsre látogattak román sportrepülők egy Bücker Jungmeisterrel, egy Klem 35-tel és egy RWD 8 típusú géppel. 1948-ban a csehszlovákok Mátyásföldön bemutatót tartottak az első Aero 45 és Sokol gépekkel. Mind több országos rendezvény szerveződött, pezsgett az egyesületek élete. A május elsejei ünnepséget a repülők felvonulása is tarkította.
Május 1-én délután, Esztergomban sor került a HA-4081 lajstromjelű első Futár újbóli bemutatójára. A gép egy új, gyorsabban repülő korszak hírnöke volt. Az akkor még szokatlan bicskaszárnyú, gyors géppel a MÁV-tói Lothrigel Attila, a többi egyesületektől Szőnyi József, Hepper Antal és Nagy Hugó repültek.
Az Egyesület tagjai a kirándulásról visszatérve, éjszakára felmentek a Farkashegyre, hogy másnap vasárnap vontatásos üzemnapot tartsanak Budaörsön. Az M 22-t, a Vércse II-t, és a Grunau Baby II. B-t szándékoztak levinni. Kora reggel fel csőrölték a két gépet, amelyek leszálltak a motoros repülőtéren. Ott már várta őket a "Csikó" és Takács László vontatópilóta, a tagság pedig a félig teherautóvá alakitott csörlőkocsival indult el körben, le a Hegyről. A nap kihasználása érdekében mindkét géppel, vontatásból indulva egy-egy óra időtartamú magassági repüléseket terveztek.
Elsőként Mitter Imre indult az M 22-vel. A 450 méterről kezdett bal iskolakörön nem tűnt fel, hogy a gép nagyobb sebességnél erősen balra húz, a beállítás nem jó. Az első felszállásból nem sikerült fennmaradni a termikek gyengesége miatt, miközben kisérletezett a pilóta / szerencsére / annyira alacsonyra került, hogy még egy rácsapásra sem maradt magassága. A második vontatás idejére a termikek megerősödtek, Mitter feltekert a felhőalapig, majd a felhőben, vakrepülve, kb. 2500 m magasra emelkedett tovább. A felhőből oldalt kijőve mivel a repülési ideje lejárt 2000 m-ről gyors leszállásra határozta el magát. Gondolta, néhány bukfenccel köszönti a Kútvölgyben maradottakat, irányba vette hát a Hegyet. Megcélozta a gép orrával a Kutvölgyet, siklásban a gépet gyorsítva felnyomta 140 km/óra sebességre, ott a magassági kormányt meghúzva kezdte felvenni a gép orrát. A horizontig feljövő géporr pályáját hirtelen váratlan esemény szakította meg: a gép fél orsóval a hátára fordult, majd fejre állt és meredek forgó zuhanásba ment át, majd a jobb szárny nagy reccsenéssel kiszakadt a törzsből. Mindez pillanatok alatt zajlott le. A meredek zuhanó spirálban a gép nem reagált a kormánymozdulatokra, így a pilóta két pördület után kioldotta a hevedereket s a centrifugális erő kivágta az ülésből. A 18 éves bekötött Heinecke ejtőernyő, amit jóval korábban, még a háború alatt kiselejteztek kilobbant. Igaz, hogy a kupolától a körbe futó 40 mm-es köpperszalagig felhasadt, de kinyílt és lassan ereszkedett lefelé. A hevederek szorításától elzsibbadt pilóta szerencsésen földetért: túl volt a felszabadulás utáni első ejtőernyős ugráson hazánkban.
A szakértők kétkedve fogadták, hogy az M 22 140 km/óra sebességnél széteshetett. Tény, hogy a gép amelyet a javítás után senki sem repült be az első felnyomási kisérlet közben szétesett. A KPM rendeletére ezután az összes M 22 szárny bekötési vasalásának alsó-felső öveit megerősítették. Ennek ellenére a következő évben az öregedő, sokat kipróbált M 22-ek közül egy másikkal ugyanez történt. Mátyásföldön, műrepülés közben, Steiner Ferenc pilótával, aki mivel a gépet elhagyni nem tudta, a törzzsel függőlegesen a földbe csapódott és meghalt.
Az egyesületek jó munkája alapján megindultak az 1848-as magyar szabadságharc centenáriumi ünnepe alkalmából Győrben megrendezésre kerülő első Nemzeti Vitorlázórepülő Versen szervezési munkái. Ide minden műszaki erőt és az összes rendelkezésre álló teljesítménygépet összevontak. Végre megrendezték az első igazi magyar vitorlázórepülő versenyt.
Ebben az évben alakult meg az Országos Magyar Repülő Egyesület (OMRE) A Hármashatárhegyen ünnepélyesen kiosztották az első tagkönyveket, az arra alkalmasnak talált egyesületi tagoknak. Az összeszokott tagságot átszervezték, az önálló egyesületek megszűntek. A legaktívabb oktatók egy részét függetlenítették, központi irányitással dolgoztak tovább. A tagság a terepekre koncentráltan összevont repülési lehetőségekhez jutott. Az OMRE részére biztosított állami támogatás megteremtette a lehetőséget, egy széles műszaki bázisra, újonnan létesített repülőterekre, új vitorlázó és motoros gépekre alapozott nagy repülőegyesület működéséhez. Motoros és vitorlázó iskolákat, továbbképző tanfolyamokat, versenyeket kezdtek szervezni. A későbbiekben ebből számos kimagasló repülő eredmény született.
Csak éppen az addig leglelkesebb, legaktívabb növendékek száma kezdett fogyatkozni. A régi tagság az új környezetben nem találta meg a helyét és lemorzsolódott.
Így a MÁV Sportrepülő Egyesület tagsága is szétesett. Szerencsére az Istvántelki Főműhelyben levő műszaki bázis kiváló eredményei alapján tovább működhetett és a fokozódó javítási feladatoknak próbált is eleget tenni. A MÁV Vezérigazgatóság támogatása alapján, a mindössze 60 %-os rezsivel működő műhely olcsón tudta elvégezni törött vitorlázógépek nagyjavítását. Néhány Bücker Jungmann is megújult, így a HA-BKD jelű az Egyesület első motoros iskolagépe lett, de feladatait már az OMRE vezetők szabták meg. Nem sokkal később egy Balatonkilitin tartott bemutatón Pintér József oktató háthelyzetben pajtatetőnek repült vele és 100 %-san összetörte. A gép kigyulladt és elégett. A pilóta szerencsére aránylag kevés égési sérüléssel úszta meg a balesetet.
Az év folyamán rengeteg géptörés és baleset fordult elő. Mivel Farkashegyen segédoktatói iskolát létesítettek vidéki "C" vizsgás oktatójelölteknek, a farkashegyi törzsgárda tagságnak vasárnaponként a Hármashatárhegyre kellett repülni járnia, és ott bizony nem találta a megszokott helyét. A farkashegyi iskola pedig hamarosan elfogyasztotta a rendelkezésre álló üzemképes gépeket, a hangár jóformán üresen állt.



A MÁV Sportrepülő klub repülőgépei a hangár előtt. Egy Pilis (HA-3100), két Vöcsök és egy Tücsök.



A Tücsök oldalnézeti képe amely az arcképes igazolványhoz kellett. Jól látható a még álló MOM repülő otthon.



Gumikötéllel indul a G.9. az A-dombról a gép melett bal oldalon Szabó Antal, a gépben Andresew Iván és a gép jobb oldalán Borbás Pál.



Szabó Antal oktató a Vércse II-re keresztelt M-22-ben.



A Jeep szállítja vissza a starthelyre a G.9.-et. Ebből a zsákmányolt gépből mindössze ez az egy darab maradt meg a háború után.

A Pilis oldalról fényképezve.



A MÁV sportrepülő egyesület Rolls Roys csörlőautója, amelyet Forray János alakított át.



Az első újjáépített Röder aggregátort Hepper Antal oktató próbálta ki.

A továbbképzésen résztvevők csoportja, a pilótaotthon előtt. Pálinkás György a jobb felső sarokban (ponttal jelezve).



Az év foylamán oktatói továbbképző tanfolyamot rendezett az OMRE a farkashegyi pilótaotthonban.





Az 1948-as Centenáriumi vitorlázórepülő verseny résztvevői:

1.Makai Béla
2.Steiner Ferenc
3.Legenyei Lajos
4.Kovách Aladár
5.Vass Géza
6.Nagy Kornél
7.Opitz Nándor
8.Szőnyi József
9.Studzeni József
10.Balázs András
11.Tardos Béla
12.Mező György
13.Lothrigel Attila
14.Jenik Dezső
15.Hepper Antal
16.Ruff Antal

1949

Okulva az előző év tapasztalataiból az év tavaszán sorban behívták és alkalmazták azokat az oktatókat is, akik Farkashegyen nőttek fel és a terep minden zugát ismerték. A nyári táborokat már ez az oktatógárda fejezte be, eredményesebben.
Az ősz folyamán a gyökértelen tagság megcsappant létszámmal járogatott ki a repülőtérre. Az oktatói állományt még novemberben elvitték Békéscsabára továbbképzésre, így az új kezdők repülés hiányában lemorzsolódtak. Ezért az OMRE Központ Szervezési Osztálya új alapokra kívánta helyezni az utánpótlást. Új alapszervezetek megalakítását tűzték ki célul, amelyek a vállalatok munkás fiataljaira épültek. Így került sor 1949 decemberében a MÁV Lokomotív alapszerv megalakulására is a Landler Jenő járműjavító területén.A repülőtér parancsnoki tisztségét ekkoriban Körmendi Vladimir, majd Legenyei Lajos látta el.



Mitter Imre a Cimbora hátsó üléséből oktat egy növendéket.



Nagy József 1949.Májusában halálos balesetet szenvedett a HA-3100 lajstrom jelű D-Pilissel a Kútvölgyben.



A HA-4083 lajstromjelű Meise a betonhangár előtt.



1949.Június.6.-tól, 16-ig megrendezték a Zar-i Nemzetközi Vitorlázó-repülő versenyt. A képen a verseny Magyar résztvevői és gépeik láthatóak.



1949.Július.20.-tól 31-ig az OMRE megrendezte a II.Nemzeti Repülő bajnokságot. A képen egy Futár előtt állnak a versenyt segítő szerelők.

ELSŐ VONTATÁSOM (ÍRTA:KASZA JÓZSEF)

1949 nyarán, a nyári szünidőben, módom nyílt arra, hogy a hajdúszoboszlói repülőtéren legyek. Karsay Endre vezetésével egy úgynevezett teljesítmény tábor indult 9 fővel. A tábor július 10-vel indult, és augusztus közepéig tartott. Eközben július 17-31. között megrendezésre került a nemzeti vitorlázó verseny, melyen mi segítőként dolgoztunk, én pl. időmérő voltam, azaz vezettem a gépek fel- leszállási időpontjait. A verseny előtti néhány nap zűrzavaros volt. Karsay Bandi készült a versenyre, Bartha Gyula (Gulliver) a repülőtér parancsnoka minden idejét a verseny előkészítése foglalta le. Türelmetlenek voltunk, szerettünk volna repülni, az eltelt napok néhány csörlése a Pilissel nem elégített ki bennünket. Nem volt olyan motoros gép, mely a nehéz, kétüléses „Cimbora" típusú vitorlázógépet felvontatta volna. Ugyanis a vitorlázó repülésben ezidőtájt még egyesek (így én is) gumiköteles indítási móddal kezdték repülő kiképzésüket hegyvidéki repülőtereken. Síkvidéken majd később a hegyen is csörlő kiképzés volt, és csak később kezdődhetett a vontatásos képzés. A kétfajta képzés teljesen eltért egymástól. A vitorlázó pilótákat kétüléses géppel (Cimbora) 8-10 felszállás keretében oktatták, ezután engedték el egyedül a növendéket egy gyakorló vitorlázógéppel, pl. a „Pilis"-sel. Egy csörlési üzemnap (1949. júl. 17.) vége előtt Karsay eltávozott, és akkor támadt az az ötletünk, hogy kerítsünk egy vontatógépet, és repüljünk vontatásból. Nosza neki! Valamelyikünk megkereste Felföldi Béla vontatópilótát megkérve, hogy guruljon már ki a starthelyre, és csináljon néhány vontatást a „Levente" típusú (akkori nevén Strucc) gépével. Béla bátyánk jött is, és beállt a starthelyre, majd odaintve nekem, közölte:

- „Ne feledjétek, hogy a horizont és a gépem között kétszeres gépmagasság legyen!", azaz jól alatta kell repülnünk. Béla bátyánk egy nagy kacsintással jelezte, hogy vége az eligazításnak, majd halkan mondta:

-„Vigyázzatok, és én is figyelek rátok! Ezek szerint ő is tudja, hogy mi még nem repültünk vontatásból, világosodott meg bennem. Mondani sem kell, vigyáztunk, és mindegyikünk elfogadhatóan követte a vontatógépet. Én is túlestem az első egyedül vontatáson a HA-3120 lajstromjelű Pilissel, (kétkormányos képzés „doplizás" nélkül), ám büszkeségtől dagadó mellem hamar leapadt, amikor megláttam, hogy Karsay Bandi kerékpározik felénk az épülettől. Bandi bátyánk a biciklit elfektette a földön, és csípőre tett kézzel, szótlanul végignézte a következő társam startját. Mikor a motorzaj elült, Bandi bátyánk emelt hangon felelősségre vont minket, de közben végig figyelemmel követte a vontatást hallgattunk. Igaza volt. A súlyos fegyelmezetlenségünk ellenére Bandi nem állította le a repülést. Mikor a végére értünk a start-sorrendnek, felemelte a biciklijét, és mosolyogva közölte:

- Jól csináltátok! Ha véget ér a verseny, akkor mindegyikőtöket megvontatom a „Futár"-ral!, és ezzel elbiciklizett. Hát, ettől nagyobb dicséret nem kellett! Letiltásra, hazazavarásra számítottunk, és egy új típus repülésének a lehetősége jelent meg a horizontunkon! A Futár „nagy" gép volt akkor, a lengyelországi Zar-ban rendezett vitorlázóverseny gépe volt.

Bandi tartotta a szavát, és az ötödik vontatásom valóban a HA-4081 lajstromjelű Futár típusú géppel történt.



1950

A kiképzési évet a MÁV alapszerv Tozonyi Kálmán politikai nevelői, Kalmár László motoros oktatói és Mitter Imre vitorlázóoktatói megbízásával kezdte meg. Mivel korábban mindhárman MÁV alkalmazottak voltak, hamarosan könnyen kiismerték magukat a feladatok ellátásában. A MÁV repülés újból önálló alapokon folytatódott. Tavasszal több kezdő csoportot szerveztek és megindították az elméleti és gyakorlati kiképzést. Később Kalmár Lászlót motoros iskolára vezényelték. Mivel az elméleti oktatást helyiség hiányában, csak nagy nehézségekkel tudták végezni, megkaptak Rákospalotán az Arany -János utcában egy üzlethelyiséget klubhelyiség céljára. Nemigen felelt meg, ezért megfelelőbb végleges megoldás után kellett nézni. A kiképzés viszont Farkashegyen a hétvégeken teljes erővel megindult. Számos "A", "B" , "C" vizsgát sikerült elérni. A tagság stabilizálódott, megindult az egészséges repülőélet.

Tariska Ferenc Esztergomból indulva Pilissel 340 km-es távolságot repült, majd Hajdúszoboszlón a HA-4081 jelű Futárral a magassági feltételt is teljesítette, így a felszabadulás utáni 30 számú aranykoszorú jelvény tulajdonosa lett. Az első hajdúszoboszlói junior versenyt Kovács József vitorlázóoktató nyerte meg. A második hajdúszoboszlói junior versenyen Kalmár László motoros oktató szintén első helyezést ért el, a harmadik hajdúszoboszlói junior versenyen Tóth József és Egressy György közepesen szerepeltek.

Július 27-én Mitter Imre, a Szekrényesről gumikötés starttal indulva, a romániai Lúgosra repült és 310 km-t tett meg. Ezzel a repüléssel a MÁV klubtagok közül elsőként érte el a "bűvös" 300 kilométeres távrepülési határt. Farkashegyen ekkor négy klub (alapszerv) vetélkedett, a minél eredményesebb kiképzésben. Az OMRE Zuglói, Fémáru, Előre és MÁV alapszervezeteiben számos vizsgát értek el.

A Repülőműhelyben megépült a 2000-es lajstromjelű "Szellő" (a típus első példánya), amelynek remek repülőtulajdonságai a tervezők és a kivitelezők jó munkáját dicsérik.

Az év folyamán az alapszervezetet klubbá szervezték át. Ügyvitelére Hamenda Ferenc klubtitkárt, Szűcs Pál politikai tisztet és a kiképzésvezetői feladatra Mitter Imrét függetlenítették. A klub, hogy a MÁV területén minél hatásosabban működhessen, a Budapesti MÁV Igazgatóság Politikai Osztályának támogatásával tömegszervezet jelleget öltött. Megkapta a Vasutas SZIT helyiségeit (Thökölyi út 41.) ezzel az ügyvitel, az elméleti oktatás és a modellezőműhely otthonra lelt, amely azóta is megfelelő a klub előtt álló fokozódó feladatok megoldásához. Hamenda Ferenc a klubtitkári teendőket széleskörű MÁV kapcsolatai révén jól oldotta meg. Mivel repülésre egészségi okokból nem volt alkalmas, a szakmai munkát teljesen a függetlenített és társadalmi oktatókra bízta. Szűcs Pál politikai nevelői feladatait fokozatosan összehangolta a gyakorlati kiképzéssel és repülőkiképzést is kapott. Mivel korábban nem a MÁV-nál dolgozott, így ott nem voltak kapcsolatai. Felettes szervétől, az MRSZ Politikai osztályától kapta a nevelési szempontokat. Amikor az iskoláról kikerült és a klubhoz helyezték, főfeladatává tették, hogy a szakmai vezetők által képviselt úgymond hirhedt "MÁV szellemet" megszüntesse. A kiképzésben elért eredmények révén a klub az országos értékelésben az elsők között volt. Az MRSZ új vezetősége széles tömegszervezeti szintet kívánt elérni, ezért a nevelési munkára helyezte a fő súlyt. A célok elérése nehezen haladt. A kezdő csoportok szervezése erőltetett ütemben folyt, de mivel kevés repülési lehetőség volt, a kezdők rögtön le is morzsolódtak.A módszer az egészséges kiválasztási feladatnak alig felelt meg. A nyári időszakban rendezett táborokban sokan gyűltek össze, de amikor a hosszú, fáradtságos kiképzéssel szemben találták magukat, meghátráltak, kevesen váltak a vitorlázórepülés szerelmeseivé,, Megkezdődött a küzdelem az un. "Öncélú repülés" ellen is, a távrepüléseket, versenyeket megszüntették. A tagság között.

azonban mindig voltak lelkes, semmitől vissza nem riadók, akik előre vitték a klubok munkáját.



Tolják a Kranich-ot a merdek szekrényesre.Mivel a Kranich tömege elég nagy volt ezért ez a feladat nagy megpróbáltatást jelenett.

1. Mitter Imre a Futár mellett 1950 tavaszán.

2. Herpay Gábor a HA-4054-es lajstromjelű Futárban a betonhangár elött





A HA-4054-es lajstromjelű R-22 Futár a BSZKRT hangár előtt a kútvölgyben. A gép az 1949-es Zár-i vitorlázórepülő versenyen Hepper Antallal teljesen összetörött, egy terepvontatás alkalmával.



Az országos vitorlázórepülő verseny felvarrója

1951

Január-februárban megkezdődött Hajdúszoboszlón a vitorlázóoktatóknak a szovjet módszer szerinti átképzése kétkormányos vitorlázó gépekkel. Bár ez Farkashegyen, a Kút-völgyben nem volt alkalmazható, mindenki megkapta az átképzést.
Márciusban a klub átvette a HA-4083 lajstromjelű Meisét, amelyet a régi félkész állapotú gépekből a Repülőműhely állított össze. Ezzel a klubtulajdonú géppel megnyílt a lehetőség az időtartam és a magassági repülésekre.
A MÁV Vezérigazgatóság jelentős anyagi támogatásából a klub vezetősége vásárolt egy Sóhaj 125 típusú, csehszlovák vitorlázógépet légi úton hozták el.
Az év folyamán a távrepülés szünetelt az egész országban egyetlen távot repültek, amelyet Kasza József oktató végzett a HA-4093-as Június 18-al (Békéscsaba-Hajdúszoboszló útvonalon).Valamennyi klub teljes energiáját a növendékek kiképzésébe fektettek. A felső vezetés nem látta át a vitorlázórepülés távlati célkitűzéseit, minél nagyobb teljesítményekre, rekordokra törekedni. Ez az irányelv csak a következő évben változott meg, amikor a függetlenített oktatók továbbképzése érdekében engedélyeztek már távrepüléseket.

Mitter Imre az új Sóhajban a Farkashegyen.



Növendékek a katapulton pihenek 1951-ben.



A repülőgépműhelyben teljesen elkészült a MÁV új Meiséje, amellyel először csak az oktatók repülhettek.

A MÁV Lokomotív SE repülőgépparkja a reggeli kipakolás után. 1951-ben a MÁV gépparkja:1 Kranich, 1 Pilis, 1 Szellő, 1 Sóhaj, 1 Futár,, 1 Meise, 4 Vöcsök.





A Sóhaj pihenőben a betonhagár előtt.



kelet	Feladat és gyakorlat száma	Napi felsz.	Napi idő	Repülési feladatok.	Kalkuláció felsz.	Kalkuláció idő
1951 IV.1	I. 1/a	f.e.	4oo	„Vöcsök" típusu repgép mozgatásának és szerelésének ismerete		
IV.4.	1/b	f.e.	6oo	Kormányok működése, repülő üzem. Egyenesvonalú csúszás és ugrás végrehajtásának ismertetése		
IV.8.	1/c	f.e.	4oo	Gépgyakorlat a gép szárnyának vizsintes helyzetben való tartásának gyakorlása		

Klapcsik Antónia első felszállásainak a végrehajtása az első növendék munkakönyvében.



Sinka Lajos startra készül a Vöcsökkel a gép mellett bal oldalon Herpay Éva, a jobb oldalon Klapcsik Antónia áll.

A Lunak a mátyásföldi repülőnapon 1951 Júliusában..





Így folyt a növendékkiképzés a Farkashegyen.



Az 1.képen balról Legenyei Lajos,Lestyán Sándor és Szőnyi József pihennek a starton.

A 2. képen Sölétormos Egon (bal oldalon) és Sinka Lajos (jobb oldalon) a starthiradóra írják rá a repülési feladatokat.

Klapcsik Antónia és Taksás Jenő: Pilóták lettünk a Farkashegyen.



Klapcsik Antónia a Sóhaj mellett.



Ifjú úttörő vasutasként.

1936. október hónapjában születtem. A repüléssel tudtomon kívül, már a születésem után kapcsolatba kerültem, mert keresztanyám annak a Kutassy Ágostonnak a lánya, aki a „magyar repülés" egyik megalapozója volt. A nevemet tőle kaptam.
A II.Világháboru alatt kezdtem iskolába járni 1943-ban. Amikor meghallottuk a sziréna hangját, mindenki fogta a motyóját, amiben egy váltás ruha volt becsomagolva, és rohantunk az ovóhelyre. 1945 február 13-án felszabadult Budapest. Engem apám az ölében hozott fel a légopincéből,hiszen akkor már több hetet tartozkodtunk a föld alatt. Borzasztó gyáva gyerek voltam. Féltem a bogaraktol, állatoktol és főleg a zajoktol. Később ez a félelem majdnem elmult.
Már harmadik osztályos voltam 1946-ban amikor kihirdették az iskolában, hogy lehet Erdélybe menni a nyári szünetben. Én jelentkeztem. Anyám borzasztóan megijedt, mert azt hiresztelték, hogy Oroszországba fognak bennünket vinni, de nem ellenezte az utazást. Akkor nyugodott meg, amikor a vonaton irt levelemet felolvasták a rádióban. A nyári szünetből több mint négy hónap lett. Infláció mill, meg bill pengő volt mikor elmentem, és az uj Forintot visszafelé jövet a vonaton mutatták meg.
Hetedikes voltam amikor „uttörő vasutas" lettem. Két évet töltöttem a vasutnál, ahol oklevéllel nyugdijaztak. Már nyolcadik osztályba jártam, amikor a MÁV Repülő Klubbol eljöttek a Dózsa György úti iskolába, hogy vitorlázó repülő sportra szervezzenek be.
Hárman jelentkeztünk az osztályból, de akkor még repülni nem, csak bigyózni lehetett, mert nem voltunk 15 évesek. Azonban 1951-ben repülő kongresszust tartottak, ahol javasolták, hogy a 14 évesek is repülhessenek. A MÁV Klub a XIV.kerületben Thököly út 41-ben volt. Az alagsorban voltak a bigyósok/modellezők/ és az ejtőernyősök, az első emeleten pedig a vitorlázó repülők. A klubtitkár Hamenda Ferenc, ugy emlékszem Kosztolnyik Mihály valamiféle politikai vezető volt.A kongresszuson történt javaslat után Ő szólt, hogy menjünk el orvosira, és ha megfelelünk elkezdetjük a repülést. Keresnünk kellett bizonyos Tarr bácsit, aki doktor volt és Ő döntötte el , hogy ki felel meg és ki nem. Engem talált alkalmasnak, hogy ezt minek köszönhettem, most már csak találgatni tudok, lehet, hogy a két vastag copfom tetszett neki. Csak 1952-ben kellett elöször a Sport korházba menni orvosi vizsgára. Ott a szemész Biró doki hivott kis copfosnak.
A klubban egy héten kétszer volt foglalkozás, szerdán és pénteken. Mindenfélét tanultunk, nemcsak a vitorlázó repülésről, hanem volt légkörtan, müszertan, motortan, persze ezeket nagyon komolyan vettük. Talán a politikai folalkozásokat linkeskedtük mindég el.
Az akkori repülésvezető Mitter Imre volt. Abban az időben már ott volt többek között Schmidt Feri, Szalma Jancsi, Tóth Jocó, Márkus Jancsi, Bodri Matild, Mechner Jancsi Kalmár Pista/Tücsök/Herpai Éva és Gabi, Sinka Lajos, Sölétormos Egon, Czirman Attila /Móricka/, és még mások is, de már nem mindenkinek emlékszem a nevére.
Repülő terünk Farkashegyen volt, ahol életünk legszebb fiatal éveit töltöttük. A kőház még most is áll, ahol a földszinten volt az ebédlő és ott tartottuk a foglalkozásokat is. Az első emelet a fiuké volt, a padlástér pedig a lányoké.
A katlanban ugy éreztük magunkat, mintha a dombok öleltek volna körül bennünket és nem engedték be a külvilágot. Ott szövődtek a legszebb barátságot, amik máig is tartanak/akik még élünk/.Volt „A" „B" domb, beszkárt domb, MÁV domb, nyereg, szekrényes,mokusvölgy bemutató domb.
Eleinte két teher autó vitt minket a hegyre, de ez nem tartott sokáig, hozzá kellett szoknunk a gyaloglásho z. Az 59-es villamos végállomásánál találkoztunk és az Irhás árkon keresztül jutottunk fel az Atom Kutató intézetig. Az Irhás árok akkoriban csak erdőböl és egy csapásból állt, ahol közlekedtünk. A végén pedig ott volt az ördögfa. Ezt állitólag villám sulytotta és telejesen kopasz volt, csak az ágai meredeztek az égnek, mintha tényleg valami féle ördög lett volna. Onnan még legalább negyedóra , husz perc volt gyalog, amig elértük a repteret.



Taksás Jenő az aggregátornál.

A repülést csürőgyakorlatokkal kezdtük. A „Vöcsök” tip. Iskolagépet beállitottuk szél-
lel szemben, és gyakoroltuk, hogy a szárnyat egyenesbe tudjuk tartani., Utána 4-5 csuszás volt, majd mindég feljebb kerültünk a dombra, hogy „A” vizsgát lehessen tenni.Gumikötéllel csuzliztak bennünket.Az első elemelkedés a földröl semmihez nem fogható különleges érzés volt,csak az tudja aki már átélte. Nekem nem nagyon sikerült kilebegtetnem, ekkor Mitter Imre beült a Vöcsökbe, engem az ölébe ültetett és megmutatta, hogy kell ugy leszállni, hogy ne pattanjon el a gép a földtöl. Mivel nem voltam 50 kg. és a magasságom sem a legideálisabb ezért nekem be kellett tenni a gépbe a start kalapácsot és még dupla párnát is hogy elérjem a lábkormányt és ne legyen orrkönnyü a gép.
1951-ben tábor volt a hegyen, Pogácsás István volt a repülőtér parancsnoka. Akkoriban szuronyos örként álltunk a sorompó előtt, ami a hangár elött az uton volt, és jelszóra lehetett bemenni. A vicces az volt, hogy a puska nagyobb volt mint én. A ház alsó részében is napos szolgálat volt. Kötelező volt a 90 órás harci kiképzés, ahol még löni is kellett. Egyik alkalommal éjjel riadóztatott valami nagy okos oktató, ahol kuszni mászni kellett, de engem nem keltettek fel igy ez kimaradt az életemből. Előfordult, hogy naposként ami éjfélig tartott volna, elaludtam az asztalra borulva. De itt is csak annyi történt, hogy a Herpay Évát kellett felkeltenem előbb, hogy vegye át a szolgálatot és engem elküldtekaludni. Az igazság az, ha valamelyik fiut kaptak volna rajta, hogy szolgálatban alszik, biztos kapott volna valami féle letiltást,de fiatal koromra tekintettel nekem ezt elnézték.
Én is a táborban lettem A vizsgás.
Az első géptörést is ekkor láttam. Hesz Jóska nevü társunkat a ház elöl huztuk ki, és a szekrényes nyerge felé kellett leszállni. Ez a fiu majdnem két méter magas volt. Az ellenlejtön megpattant, még meg is huzta a botkormányt, vagy 10 métert ment felfelé függőlegesen, majd szép lassan fejre állt a gép és szintén függőlegesen beleállt a földbe. A Vöcsök eleje elfogyott.Mi lélegzet visszafolytva figyeltünk, szerintem még a légy zümmögést is meghallottuk, Egyszercsak kigurult a gép alol és felállt. Hál istennek csak a homlokán volt egy kis karcolás.
A B dombot is emlékeim szerint csak kétszer használtuk, a Sinka Lajos és Herpai Gabi B vizsgázott onnan. Ez a domb nagyon meredek volt, és tele volt bozóttal. Rettentő nehéz volt oda felvinni a gépeket. A katlanból általában gumikötél inditás volt. ÉNy-i szélben a Szekrényesről volt a start.
‚A háboru utáni időben a legnagyobb gond az élelmiszer volt. Azért is tetszett nekem az uttörő vasutnál és a repölő táborokban mert tényleg finom ennivalókat kaptunk, olyanokat amiröl otthon állmodni sem mertünk. Például három fogásos volt az ebéd.
Még 1951 őszén csatlakozott hozzánk Nádasdi Jancsi, Szalai Sanyi. Taksás Jenő, utána Tuskó Misi, Mülner Albin, ez megint csak egy része a csapatnak ami hirtelen eszembe jutott.

Eljött az 1952. Akkoriban külön volt a női és férfi tábor. A fiuk Győrbe mentek. Herpai Éva és én pedig Szentesre. Ott megtanultunk csőrölni, és meg is szereztük mindketten a „C” vizsgát. Tehát pilóták lettünk. Rólam még egy kis filmet is forgattak, amiben elmondták, hogy 15 évesen én voltam a tábor legfiatalabb növendéke . Ez is propaganda film volt, ahol tulajdonképpen igy is lehetett toborozni a repülésre. Minden esetre abban az”ugynevezett átkos” rendszerben odafigyeltek a fiatalokra. Sok féle elfoglaltságot találtak ki nekünk, de főleg ez a sportra vonatkozott. /pl. az MHK, ami azt jelentette, hogy munkára harcra kész/. Nem volt diszkó, de volt helyette 5-7 ig majdnem minden szórakozó helyen ugynevezett öt órai tea tánccal, ahol nyugodtan ott lehettünk két órán keresztül egy bambi mellett, ami 2 Ft-ba került.
Visszatérve a klubhoz. Nekünk a mávosoknak volt saját overálunk, voltak saját repülőgépeink,/Vöcsok, Szellő, Pilis, Sohaj, Meise, Jun.18./ és persze fizettünk tagdijat is. Először 1 Ft-ot , majd ez felment az évek folyamán 5 Ft-ig.
A klubba nem csak a kötelező két foglalkozási napon voltunk bent, hanem majdnem mindnen délutánt ott töltöttünk. Lehetett pingpongozni, zenét hallgatni, társas játékokat játszottunk, vagy éppen kártyáztunk.
1953-ban ha jól emlékszem az időpontra csatalakozott hozzánk Deli Peti,Falus Pista, Molnár Béla/Bakter/,Kun Ernő, Rotter Lajos, Hajdu Rózsi és Klapcsik Éva /Ő az unoka hugom volt/ Később ők is „C” vizsgások lettek. Herpay Éva viszont férjhez ment és abbahagyta a sportrepülést, azonban a MALÉV alkalmazottjaként bejárta a világot.

1953-ban a nagy politikában kitalálták, hogy akinek. nem munkás szülői vannak, ill. valamilyen rokona külföldön tartozkodik, azok nem megbizható egyének ezért abba kell hagyniuk a repülést. Ezért kellett Bodri Matildnak is távozni, mert ugy tudom kiskereskedők voltak. Mi pedig letagadtuk a külföldön levő rokonainkat. Érdekes módon 1956 után hirtelen felvettük velük a kapcsolatot.

Mivel a gumikötél inditás kezdett kimenni a divatból, ezért határozták el, hogy Bián lesz a repülőtér, ahol majd vontatni is lehet.
Biát csak kényszerleszállásra használtuk. ÉNy-i szélben, aki lerohadt a lejtőn és nem fért be a katlanba Bián szállt le, ahonnan vagy egészben, vagy szétszedve keccsöltük fel a gépet a hegyre. Ez több órát is igénybe vett, ugy hogy kiszurásnak vettük aki ott szállt le.
Elkezdtük a hangár épitést.
Mindenki hasznositotta magát. Egyik alkalommal egész nap betont hordtunk vödörbe a lányokkal. Sikerült jól elfáradni. Hajdu Rózsival az egyik bakra rátettünk egy pallót, amig vártunk egymásra a hazaindulás miatt. Elkezdtünk libikázni szép komotasan. Oda jött a Márkus és lenyomta a Rózsi oldalát, amikor mondtam neki, hogy tul fáradt vagyok hogy megtartsam magam, mégegyszer lenyomta a pallót. Én a levegőbe emelkedtem, aztán vissza pofára estem a deszkára. Szerencsétlenségemre egy darab szög volt benne, ami a napszemüveg üveg es keret közét szurta ki, ugy hogy a szemhélyam felszakadt. Hirtelen mindnyájan megijedtünk, mert Bián még víz sem volt akkor, és nem tudtuk hogy milyen sérülés érte a szemem, mert eléggé vérzett. Márkus Jancsi a jeeppel azonnal elvitt a János korházba, ahol vissza varták a szemhélyam és megállapitották, hogy nem lesz maradandó sérülés. A fiuk vagy 18-20 an azalatt amig én a korházban voltam, /elég sok ideig, mert tetanusz oltásokat kaptam vagy hármat óránként/ elmentek hozzánk a lakásra és otthon vártak meg amig haza nem értem. Persze anyámnak nem merték megmondani, hogy mi történt. Szegénykém majd elájult mikor meglátta, hogy én vagyok a Jumurdzsák.

Hosszu évek óta nem volt fára szállás, sajnos én elkezdtem, és utánam mind két lánynak sikerült megcélozni az erdőt. Elszámitottam magam és csak azt vettem észre, hogy nagyon jönnek a fák. Ekkor szerencsémre szabályosan kilebegtettem, és a vizszintes vezérsik sérült csak meg egy kicsit. Akkor kezdtem ideges lenni, mikor azt mondták, hogy mindenki menjen el a gép alol mert ha lecsuszik, megsérülhet valaki. Én pedig csak akkor tudtam kimászni a gépből, amikor hozták a létrát. Nagy komolyan odajött a politikai tisztünk a Szücs Pali és figyelmeztetett, hogy "Klapcsik bajtársnő, ha rendesen járt volna politkai foglalkozásra ez mind nem történhetett volna meg" /1956-ban ő az elsők között disszidált/ Egy ilyen intelem után nem tudtam, hogy sirjak-e vagy nevessek.

Ezután a Márkus beültetett maga mellé a Komába és vagy fél órát lejtőztünk, hogy nehogy elmenjen a kedvem a repüléstől.
Előfordult egyik alkalommal, hogy nagyon nyugodt délelőttre számitottunk és csak iskolakörre csöröltem Vöcsökkel. Azonban lekapcsolás után olyan termiket sikerült elkapnom, hogy 9 perc alatt 2000 méterre emelkedtem. Persze mindjárt jöttek utánam a többi gépek is. Ez a magasság a felhőalap volt, igy néha sikerült bele-bele nyaldosni a tejfölbe. Amikor egy óra mulva leszállitottak, azonnal mennem kellett a Quint Jancsihoz, ő volt a reptér parancsnok. Megkérdezte, hogy tudom e hogy hány méterig repülhetek ejtőernyő nélkül, én mondtam, hogy 300. Ezután kaptam egy hónap letiltást.
Amig Bián a hangár és ház fel nem épült, addig reggelente lerepültük a gépeket, este pedig vissza a katlanba. Mire bepakoltunk csak nagyon későn tudtunk hazaindulni.
Hogy ne legyen egyhangu az Irhás árkon való lemenés, előfordult, hogy a fiuk „szereztek" startpisztoly rakétákat és nem törödve a veszéllyel tüzijátékot csináltuk. Sajnos volt olyan, hogy a rakéta eldölt és az irányt változtatva felénk tartott, ilyenkor volt futás.

Az öt órát a lejtőn repültem meg a 2000-es Szellővel. Ez nyitott, féklap nélküli csuszótalpas gép volt. Talán már elmult három óra, amikor eszembe jutott, hogy hol a balkezem. Azt vettem észre, hogy az oldalzseb csücskét fogtam a hüvelyk és mutató ujammal. Öt óra előtt egy pár perccel, az egyik fiu, sajnos már a nevére nem emlékszem a három fenyőnél beleállt a földbe, combnyak törése lett, ezáltal később rövidebb volt a törött lába és abba is hagyta a repülést.
1955-ben Alagon voltam egyedüli lányként teljesitmény táborban. Kb.harmincan voltunk az ország különböző részeiből. Oktatóm Dallos Antal, aki ugy vigyázott rám mintha saját lánya lennék. Itt tanultunk meg vontatni. A távrepülésem vontatásból történt, és Hatvanban szálltam le egy szérüs kertben. Itt aludtam életemben elöször és utoljára szalmakazalban, mert csak másnap jöttek értem. Eléggé fiatalnak néztem ki, igy az ottani parasztemberek nem hitték el, hogy én repültem azzal a nyitott Pilissel. Keresték a pilótát.

1955-ben ÉNy-i szél fujt. Minden gép a levegőben. Egyszercsak egy borzasztó nagy durranást hallottunk és felnézve az égre azt láttunk, hogy az egyik Jun 18.tip. gépnek a ivelőlap távolságában levált a szárnya, majd a gép fejjel lefelé fordulva falevél módjára közeledett a föld felé. Akkor még nem tudtuk, hogy ki ült benne, csak azt láttuk, hogy valaki kiesett a gépből. Végre kinyilt az ernyő, alatta Taksás Jenő. Mivel nem sokat törödtünk az ernyővel, nem igazitottuk magunkra a hevedereket, , mert elég kényelmetlen volt benne ülni több órán keresztül. Akkor majdnem szabályosan volt rajta. Ez az ujjá születés 1955. május 8-án anyák napján történt.
A másik repülőgép Cinke volt, amiben Mecher Jancsi ült.Soha nem vizsgálták ki, hogy tulajdonképpen mi történt. Amit mi tudunk Jenő, és Mecher Jancsi tul közel került egymáshoz és az ütközés már elkerülhetetlen volt. A Cinke felső szárnyas gép, igy észre sem vette, hogy a törzstöl talán egy méter távolságban elöl hátul kiszakadt a boritás,és a főtartó látszott ki. Azt vette észre hogy valami nem stimmel, ezért Bián szállt le. Akkor szembesült a tényekkel, hogy nemcsak a szárny de még a vizszintes vezérsik is megsérült. Szerintem, ha ezt látta volna a levegőben ő is kiugrik. Minden esetre Jenőt letiltották egy évre.

Sajnos több év lett belőle, mert behivták katonának. Egyszerre voltak sorkatonák, Sinka Lajos, Szalai Sanyi, és Taksás Jenő. Ők voltak az utolsó kopaszok, rettenetesen néztek ki. Egyszer meglátogattuk Schmidt Ferivel Sinkát, de az a büdős füstös nagy ebédlő, ahol fogadták a látogatókat teljesen elriasztott, hogy a többiekhez is elmenjek.

A repülést több féleképpen népszerüsitették. Repülő napokat, és bemutatókat szerveztek. Egy ilyen bemutatón én is részt vettem. Budaörsröl vontattak Balatonlellére. Ott felállitottak egy ideiglenes leszállóhelyet. Volt köztünk ejtőernyős, motoros repülő aki lufikra vadászott és rajtam kívül még egy vitorlázó fiu is. Elég nagy sikerünk volt a nyaralóknál.

Amikor a 2x2 néha öt c. filmet forgatták, egy történet jut az eszembe. Alagon voltunk. Mindenki kapott szép fehér overált, hogy abba kell majd menetelni. Azonban kihoztak egy lányokból álló iskolás csoportot. Mivel ott is volt egy hasonló magasságu lány mint én és csak egy ilyen kis overáll, ezért odaadtam az enyémet, mert nagyon akart szerepelni, igaz csak statisztának kellett lenni, én pedig sortban kifeküdtem a hangár mellé napozni. A lányok egész nap meneteltek állig begombolkodva, sapkában és énekelték, hogy „minden bátor ifju vélünk száll" ők a forgatás végén kaptam 38 Ft-ot. A keccs brigád, akik a gépeket cipelték, forgatták /akkor vették fel a földön a jegesedési jelenetet is/ kaptak 68 Ft-ot. Én viccből odamentem a pénzosztóhoz és nagy komolyan megkérdeztem hogy „én vagyok a tartalék filcsillag nem kapok semmit?", erre adtak 72 Ft-ot.
Sok féle filmet forgattak a katlanban. Ilyen volt például a Gerolsteini kaland, aminek az országhatár diszlete a MÁV domb alatt volt. Ez a határcsárda eleje és az őrbodé a sorompóval.Itt forgatták a Tenkes kapitánya, a Tizedes meg a többiek c. film jeleneteinek egy részét. Ugy látszott, hogy a katlan nem csak nekünk volt olyan csodálatos.
Sajnos az összetartó varázsereje a Biai leköltözéssel megszünt.
Taksás Jenő volt az örökös csörlőkezelő, ha véletlenül géphez jutott, le sem szállt estig.
A társaságunkból majdnem mindenki ezüst koszorus lett /Rózsi és Éva C vizsgások/

1956-ban a fiuk még a sorkatonai szolgálatot töltötték.
Október 23-án este szinházban voltam, az Olimpiát láttam. Mivel a Városligethez

közel laktam ezért a földalatti után trolival akartam hazamenni. Már csak gyalog lehetett közlekedni, igy akaratlanul láthattam a Sztalin szobor ledöntését. Nekem ez elég érthetetlen volt, mert nem foglalkoztunk a politikával.Haza rohantam, ledobtam a tüsarku cipőt és a szinházi ruhát és a hugommal vissza mentünk a Sztalin térre, ahol már csak a csizma állt. Nézegettünk egy darabig, de amikor megjelent egy csepel teherautó rajta fegyveres fiatalokkal, mondtam a hugomnak, hogy tünjünk haza. Bizony akkor ott hirtelen eszembe jutott a Világháboru borzalamas élményei. Sajnos 1956 nem egyértelmüen fekete és fehér.
Szalai Sanyi sorkatona, határör volt, mégis majdnem meglincselték, mert azt hitték ÁVOs.

Én abban az időben az Egyetemi Nyomdában dolgoztam, és okt. 24.-n reggel elindultam dolgozni, pedig már a kezembe nyomták a sztrájk felhivást. A nyomda a Dohány utcában volt, és egész nap három tank körözött a Rákoczi uton, de nem tudtuk hogy kik ülnek benne. Haza sem mertünk menni, tehát ott aludtunk a nyomdában legalább huszan. Reggel a Rákóczi uton hazafelé láttuk, hogy a Csillag áruház kirakata be van törve, de mindent ott hagytak. Másik alkalommal szintén a nyomdából hazajövet a Wesselényi utcában lövöldözni kezdtek ránk. Amikor beszaladtunk a kapu alá láttuk, hogy egy 12 év körüli gyereknél van a pisztoly és a szemközti ház emeletére lőtt és onnan vissza, de az majdnem minket talált el. Később már a kirakatokból is eltüntek az áruk. Elég sokan itt hagyták az országot, Szabó Tóth Gyuri, Rotter Lajos, Müllner Albin,egyenlőre ők jutnak eszembe.

Azon az öszön csak a klubba találkoztunk, de a reptérre nem mertünk kimenni, azt sem tudtuk, hogy megvannak e még a gépeink.
1957 januárban Mitter Imre Szalai Sanyi én és még egy páran elindultunk az Irhás árkon keresztül fel a hegyre szemlét tartani. Közben találtunk egy leragadt tankot tele lőszerrel.
Szerencsére a hangárban mindent ugy volt, ahogy utoljára hagytuk. Majd tavasszal folytattuk a repülést.
Többféle tipussal repültem, Vöcsök, Lepke, Szellő 2000 nyitott,. 3000 zárt, Pilis ugyanigy kétféle volt. Futár, Sóhaj.
Amikor felépült a hangár leköltöztünk Biára. Végleg elbucsuztunk a hegytől. Az a bizonyos meghitt esti hazamenetelek megszüntek. Ide csak busszal jártunk.Budakeszi végállomástol innen is gyalogoltunk, de ez már országuti menet volt. Itt már nem kellett annyit cipekedni, a legtöbb gépnek kereke volt, a csörlőkötelet autó huzta a starthelyre, nem volt gumiköteles inditás, csörlés és vontatás volt, mégis vissza sirtuk a hegyet.
Én nem voltam rekord tartó, de nagyon szerettem repülni,.11-12 év barátságot a sok közös élmény tett felejthetetlenné. Megtanultuk egymást megbecsülni, még akkor is ha nem mindenben volt egyforma a véleményünk. Azt hiszem ez az idő mindenkinek a legszebb évei közé tartozik, mert a vitorlázó repülés, az ész ész lélek sportja.

Ezeket az emlékeket 2009,december 4.-én jegyeztem fel.
Taksás Jenőné (Klapcsik Antónia)



Klapcsik Antónia kíváló növendék jelvénye, amelyet 1951 Decemberében kapott meg. Az igazolványon látható Rágyánszki András MRSZ főtitkár aláírása.



Schmidt Ferenc, Taksás Jenő, Sinka Lajos az Ifjúság előtt, 1955-ben.

1952

Az újból megindult távrepülések sorát április 14-én három gyöngyösi céltávrepülés nyitotta meg. Juniusban Esztergomban ha szerény gépállománnyal is, megrendezték a IV. Nemzeti Szenior és Junior Vitorlázórepülő Versenyt. A szeniorversenyen Mitter Imre II. helyezést ért el. Miután augusztusban, Meisével, 3256 m-es magassági repülésével az utolsó feltételt is teljesitette, az 5. számú aranykoszorus jelvényt kapta meg. A háború alatt szerzett négyet beleszámitva, ez volt a 9. magyarországi aranykoszorú. 1950-től 1953 tavaszáig a farkashegyi repülőtér parancsnoki tisztét Pogácsás István, a MÁV Repülklub tagja látta el.



Herpay Gábor



Kevély az "A" völgyben 1952 Márciusában.



A Futár a betonhagár elött Herpai Gáborral (bal oldalon) és Sinka Lajossal (jobb oldalon).

Csoportkép a repülőotthon elött 1952-ben.





Meise az "A" dombon 1952 Márciusában a gép elött bal oldalon Herpay Gábor, a jobb oldalon Herpay Éva áll.



Müllner Albin a Vöcsökben ül. Mellette Herpay Gábor és a kép jobb szélén Schmidt Ferenc oktató áll.

A Koma csörlőkötélre vár. A gépben bal oldalon Tóth József oktató, mellette Taksás Jenő.





A Fergeteg prototípusa a mátyásföldi repülőnapon.



A "kétüléses" Meise a képen Heray Gábor és Klapcsik Antónia látható.



Herpay Gábor 1952 Augusztusában beszáll a Futárba egy gyöngyösi táborban.

Szalma János
Herpay Gábor
Nádasdi János
Herpay Éva
Klapcsik Antónia
Sinka Lajos
Pogácsás István





Mitter Imre aki szinte a legtöbbet fényképezett a repülőpályafutása alatt, a Meise műszerfalát fotózza le, mivel most szerelték bele az új oxigén készüléket.





Faludi Mária a Vöcsökkel törést szenvedett 1952 Márciusában a kútvölgyben.



Márkus János 1952 Augusztus 17-én a Grunau Baby II.b-vel törést szenvedett. A gép a kinnmaradt féklap miatt törött össze. Szerencsére a pilóta karcolásokkal megúszta a balesetet.



Karsay Endre vitorlázórepülő a kecskédi repülőnapon gyönyörű műrepülést mutatott be az ország első Lf-107 Lunak típusú gépvel.



1952 Tél



A repülőgépeket szétszedik majd a hangárba rakják, a téli hideg előtt.



A növendékek kedvenc hobbja volt a síelés amikor beköszöntött a tél.A képen a növendékek a katapult alatt állnak.

1953

Tavasszal Mitter Imrét Békéscsabára áthelyezték az oktatóképző iskolára oktatónak. Helyét Csanádi Norbert vette át. Töretlenül folytatta mind a kezdő növendékek oktatását, mind a klubban felnövő fiatal oktatók teljesítmény kiképzését, 15 órás időtartamrepülése, részben éjszakai hullámrepüléssel, a felhők felett is bizonyítja, hogy a Farkashegy lehetőségei nem voltak, talán máig sincsenek teljesen kihasználva.
Fejlődési lehetőséget nyújtott az, hogy az MRSZ az OMRE jogutódja műrepülésre alkalmas, Lunak típusú gépeket vásárolt, amelyekkel az oktatói állomány a legnehezebb figurákat is megtanulhatta. Repülőnapokon, bemutatókon vitorlázó kötélék műrepüléseket mutattak be a közönségnek, melyek során a klub oktatói is nagy repülőtudásról tettek bizonyságot. 1953-tól a repülőtér parancsnoki tisztségét Quint János töltötte be.

Sölétormos Egon Nádasdi János



Csoportkép 1953 elején. Csifó Emil Herpay Gábor

Sölétormos Egon az "A" dobról indul repülésre a Pilissel a gép mellett jobb oldalt Sinka Lajos, mellette Müllner Albin növendék.





Hosszú az út a Kútvölgybe 1953.IV.15. A képen balról jobbra: Szalma János, Péter György, Herpay Éva, Herpay Gábor, Sinka Lajos, Sölétormos Egon, Lévai Dániel, Koltai Gusztáv, Kovács.





Összeszerelik a Vöcsköt a betonhangár előtt. A képen bőrkabátban és kalapban Márkus János műszaki vezető, a vízszintes vezérsík elő tt Sölétormos Egon, mellette bal oldalon Sinka Lajos áll.



Csanádi Norbert a biai terepről csőröl 1953-ban a műszeres Vöcsökkel.

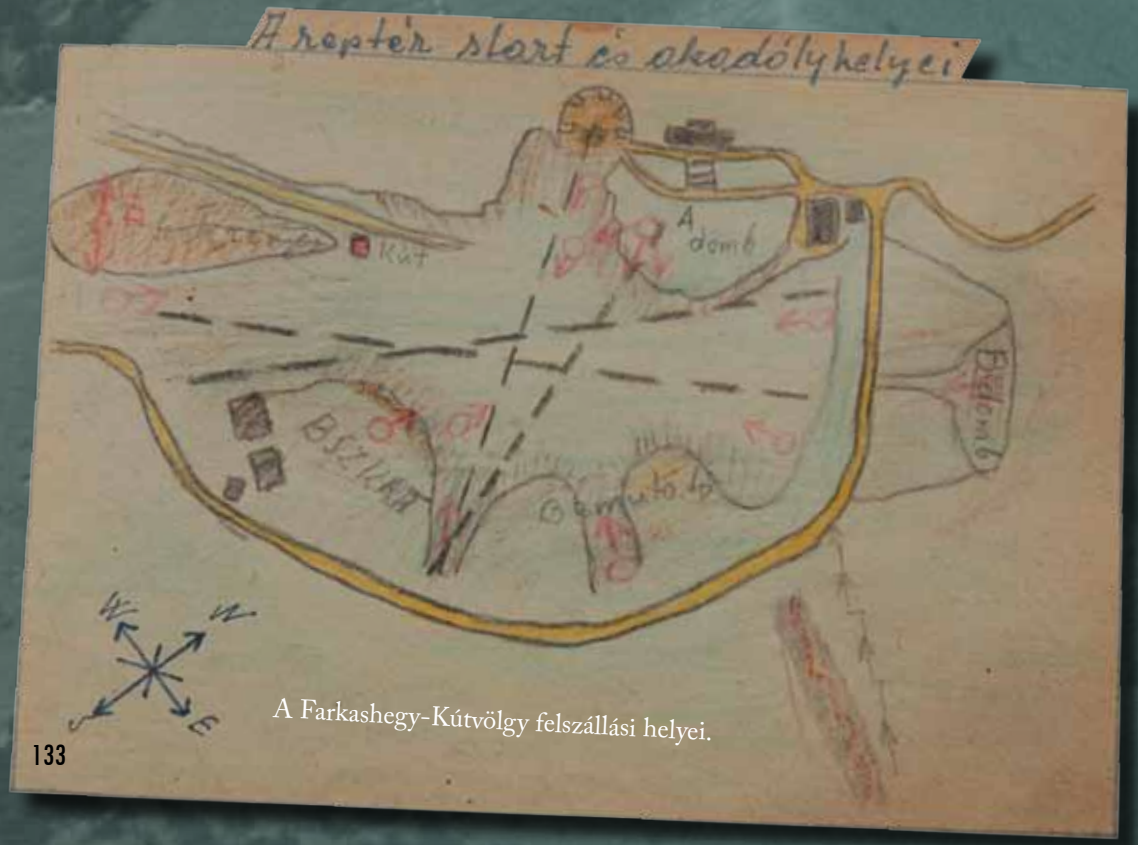
Sinka Lajos felszállásra készül a Pilissel. A gép mellett tanácsokat ad Csanádi Norbert, mellette Sölétormos Egon, és a szárnyvéget fogja Schmidt Ferenc.



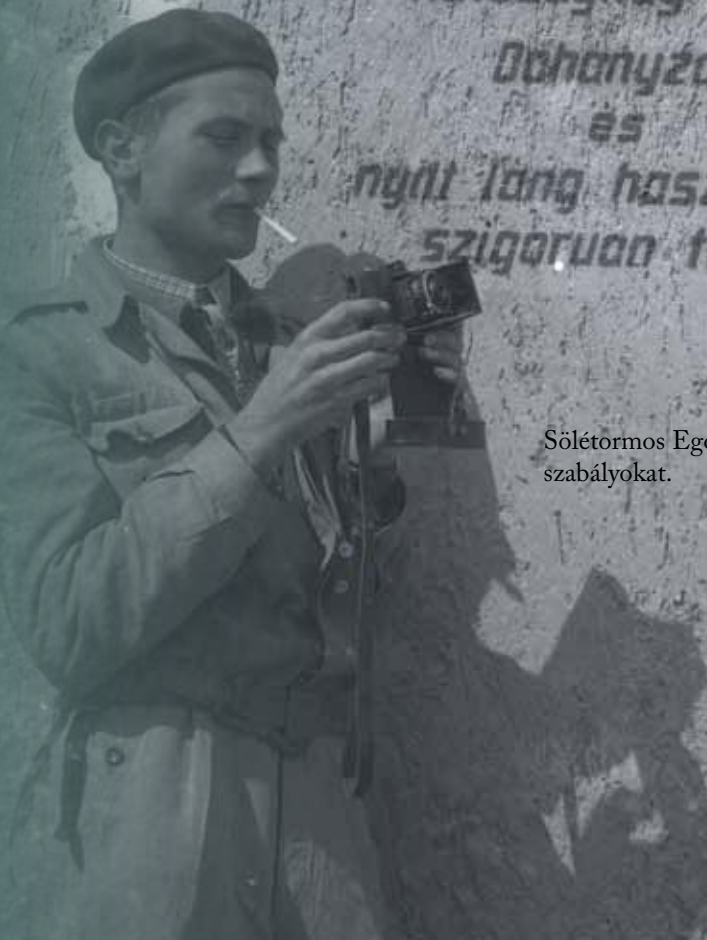
Szabó Antal 1953-ban az A- dombról indul repülésre.



Pilóták csoportképe a HA-3132-es Pilis előtt balról jobbra: Nádasdi János, Tóth József, Sinka Lajos, Sölétormaos Egon, Taksás Jenő, Gerendás Pál, Takács József, Csanádi Norbert, Schmidt Ferenc és középen guggol Herpay Gábor



A Farkashegy-Kútvölgy felszállási helyei.



Sölétormos Egon áthágja a szabályokat.

A Fergeteg vontatásból startol a békéscsabai repülőtéren.



Mitter Imre a Fergeteggel köteléket repül, Békéscsaba légterében.





A békéscsabai kiképzésen résztvevő növendékek egy Kranich előtt.

Az oktatói továbbképző tanfolyamon résztvevő gépek.



A Kranich a madocsai repülőtéren.



1954

A klub személyi állománya tovább gyarapodott. Az országos értékelés szerint a legtöbb vizsgát és teljesítményt érték el. A Farkashegyen működő klubok egy-egy északnyugati vagy déli szeles vasárnapon 100 órán felüli összidőt repültek és számos teljesítmény is született.
Évek óta nemes vetélkedés folyt Farkashegy és Hármashatárhegy klubjai között. Ebben a MÁV Repülőklub is tevékeny részt vállalt.
A körülmények azonban mind nehezebbé váltak, az anyagi támogatás csökkent. A táborokat már saját erejükből kellett a kluboknak megrendezniük. Ekkor fordult visszájára az a korábbi intézkedés, melynek értelmében a kluboknak nem volt szabad anyagilag a vállalatokra támaszkodniuk.
Újabb átszervezés során összevonták a klubokat: MÖHOSZ Farkashegyi Kilián György Repülő Klub néven működtek tovább.
Hamenda Ferenc titkár és Mitter Imre kiképzésvezető visszakerült a MAV állományába. Szerencsére a klub önállóságát nem szüntették meg teljesen, hanem a Farkashegyi Klub csoportjaként működött tovább. A klubhelyiség is megmaradt.
A Repülőműhelyt viszont, amelyet Gazdag Gyula műszaki vezető irányított az alagi központi műhely alá rendelték. Működésének utolsó évében a Repülőműhely már kb a 100. nagyjavítást végezte el rendkívül alacsony önköltségi áron. Tervezték présgépek beállításával fém gépek gyártását is. Mindez túl erős "konkurenciát" jelentett az alagi üzem vezetőinek és elhatározták az istvántelki üzem beolvasztását. A gyakorlott, sokoldalú faipari szakmunkásgárdát Alagra irányították, ahol főleg fém héjszerkezetek előállításával foglalkoztatták őket. Mivel ez keresetkieséssel is járt, a dolgozók visszatértek a MÁV Járműjavító állományába. Gazdag Gyulát, aki korábban mindent elkövetett a műhely fejlesztéséért, szabálytalan ügyvitellel vádolták és elmarasztalták. A műhelyt, mint feleslegest, teljesen felszámolták, még annyi teret sem hagytak számára, hogy a MÁV Klub gépeit javíthassa. A korábbi évtizedben belefektetett rengeteg energia, társadalmi munka megsemmisült. A Klub elveszitette műszaki hátterét és ezt azóta sem lehetett még töredékében sem visszaállítani.
A repülőklub tagsága viszont minden lehetőséget megragadott, hogy repülhessen. Számtalan szép eredmény született, aranykoszorúk sorát repülték: Kalmár László, Kasza József, Csanádi Norbert, Tóth József. Ezzel az országosan elért aranykoszorúk számának egyharmada a MÁV Klub tagjaié lett.
Azok is ragaszkodtak a klubtagsághoz, akik időközben a repülés más területére kerültek. Megőrizték emlékezetükben a klubban együtt átélt baráti napokat, a levegőben eltöltött órákat, a Farkashegyen leélt éveket. Minden beosztásból szívesen támogatták a klubot a későbbiekben is.
A MÁV felső vezetéséből ebben az időben Németh József vezérigazgató helyettes tekintette feladatának a sportrepülő klub támogatását, Kökényesy Zoltán pénzügyi titkárral a lehetőségeik határán belül segítették a munkát.



Az 1954-es repülőnap kitűzője.



Taksás Jenő 1954-ben egy repülőgép szárnyán ül.



A szélzsák a szekrényes tetején.



A Komát tolják az "A" dombra 1954 Márciusában.



Klapcsik Antónia egy szomszédos repülőklub tagjával, és egy Pilis kabintetővel.



Klapcsik Antónia 1954.Április.4.-én a Vöcsökkel lejtőzés közben a fák tetején kötött ki.
A repülés után a politikai tiszt Szűcs Pál így szólt:
....Klapcsik bajtársnő! Ha rendesen járt volna politikai foglalkozásra ez, mind, nem történhetett volna meg....

Repül a Vöcsök a katlanban.



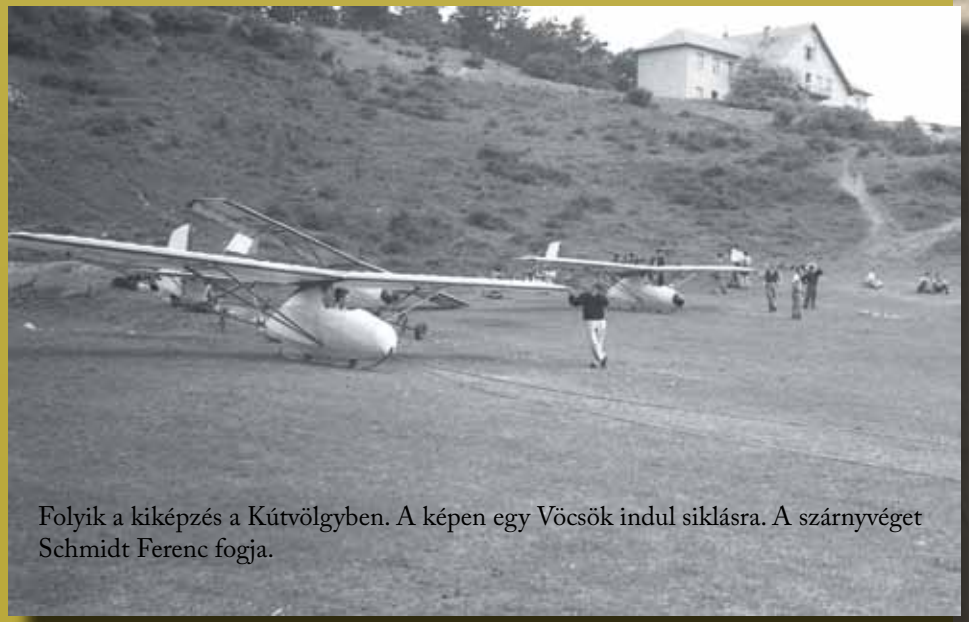
Pihen a Futár a Kútvölgyben.



Taksás Jenő szakszolgálati engedélye, amelyet 1954-ben állítottak ki számára, mint "C" vizsgás vitorlázórepülő.



Tolják a Június 19-at a gép farkát Szőnyi József volt MOVERO oktató fogja.



Folyik a kiképzés a Kútvölgyben. A képen egy Vöcsök indul siklásra. A szárnyvéget Schmidt Ferenc fogja.



A NEMZETKÖZI REPÜLŐ SZÖVETSÉG
A MAGYAR REPÜLŐ SZÖVETSÉG
UTJÁN KIADJA

H 167 SORSZÁMÚ

EZÜST

TELJESÍTMÉNY JELVÉNYT

TAKSÁS JENŐ

BAJTÁRSNAK

AZ ALANT FELSOROLT VITORLÁZÓ TELJESÍTMÉNY REPÜLÉSEI ALAPJÁN.

IDŐTARTAM: 9 ÓRA 32 PERC — 1954 ÉV VI HÓ 20 NAP
MAGASSÁG: 1609 M — 1954 ÉV V HÓ 13 NAP
TÁVOLSÁG: 53 KM — 1954 ÉV VI HÓ 27 NAP

MELYEK A NEMZETKÖZI REPÜLŐ SZÖVETSÉG SZABÁLYAI SZERINT KERÜLTEK VÉGREHAJTÁSRA.

BUDAPEST, 1954. VII. 30.

ELNÖK

TITKÁR

1955

Ez év őszén a klub két oktatója Kasza József és Mitter Imre szerepet kapott a gyöngyösi első kísérleti hullámtábor repüléseiben. A környék hullámterének felderítésével próbálkoztak. Bebizonyosodott, hogy megfelelő műszaki feltételeket és felszerelést biztositva, a Mátra magas hullámterét ki lehet használni vitorlázórepülésre. Ezt a lehetőséget azonban két évtizedes szünet után csak napjainkban kezdik újra vizsgálni.



Sorakozó a betonhangár előtt. Az idők során számos olyan tábort rendeztek meg a farkashegyi repülőtéren, amelyen a többi repülőklub is részt vett.



Megbeszélés a Koma előtt balról-jobbra: Tóth József, Sinka Lajos, Szabó Tóth György, Taksás Jenő, Székelyhidi.



A "kétüléses" Vöcsök bián. A gépben bal oldalon Klapcsik Antónia, mellette Hajdú Rózsi ül.

Klapcsik Antónia és Pogácsás István repülőtérparancsnok bián.





1955.V.8. Taksás jenő és Mecher János a levegőben összeütköztek.



Kiemelik a Kevélyt a hangárból.

1955-ben Déli szél fújt. Minden gép a levegőben. Egyszercsak egy borzasztó nagy durranást hallottunk és felnézve az égre azt láttunk, hogy az egyik Jun 18.típ. gépnek a ívelőlap távolságában levált a szárnya, majd a gép fejjel lefelé fordulva falevél módjára közeledett a föld felé. Akkor még nem tudtuk, hogy ki ült benne, csak azt láttuk, hogy valaki kiesett a gépből. Végre kinyilt az ernyő, alatta Taksás Jenő. Mivel nem sokat törődtünk az ernyővel, nem igazítottuk magunkra a hevedereket, mert elég kényelmetlen volt benne ülni több órán keresztül. Akkor majdnem szabályosan volt rajta. Ez az ujjászületés 1955. május 8-án anyák napján történt.
A másik repülőgép Cinke volt, amiben Mecher Jancsi ült. Soha nem vizsgálták ki, hogy tulajdonképpen mi történt. Amit mi tudunk Jenő spirálozott, és Mecher Jancsi túl közel ment hozzá és az ütközés már elkerülhetetlen volt. A Cinke felső szárnyas gép volt, így észre sem vette, hogy a törzstől talán egy méter távolságban elől hátul kiszakadt a borítás,és a főtartó látszott ki. Azt vette észre hogy valami nem stimmel, ezért Bián szállt le. Akkor szembesült a tényekkel, hogy nemcsak a szárny de még a vízszintes vezérsík is megsérült. Szerintem, ha ezt látta volna a levegőben ő is kiugrik. Minden esetre Jenőt letiltották egy évre.



Sinka Lajos egy hosszabb időtartam repülés után, a higéniailag szétszedett gépe törzsén pózol egy fotósnak.



A jóhangulat állandó volt a starton, balról-jobbra: Márkus János, Sinka Lajos, Klapcsik Antónia.



Schmidt Ferenc (bal oldalon) és Mecher János (jobb oldalon) a Kútvölgyben beszélgetnek.

1956

A klubokban az év nagy részében folyt a kiképzési munka. A korábbi évek felesleges a repülésre egyenesen káros szempontjai megszűntek. Az ellenforradalmat a Klub tagsága néhány eltávozótól eltekintve átvészelte nagyrészt együtt maradt.

ÍGY EMLÉKSZIK VISSZA MITTER IMRE AZ 1956-BAN TÖRTÉNT ESEMÉNYEKRE:

Bekövetkezett azonban 1956. október 23-a, amely Alagon teljesen váratlanul ért bennünket. Két nap után a továbbképző tanfolyam szétszéledt. Az eseményeket mások már megírták. A forradalmi bizottság választáson azon az álláspontom voltam, hogy mindenki tenni akar a magyar repülésért, tevékenykedjen és mindenre az utolsó csavarra is szükség van, mindent meg kell óvni a jövőnek. Az ülésen megjelent Rónai Rudolf és Rágyánszki András is, Réti Antal nem. Volt, aki más véleményen volt pl. Szelestényi Zuárd, aki felszólalt és feltette a kérdést, mit keres közöttünk Rágyánszki András? Hollósi Lajos némi alkohol hatása alatt például kijelentette, hogy addig nem szólal meg, míg az MDP lemezpártjelvény a falon van. Mivel pont én ültem alatta, levettem és magam mellé tettem. A hangulat mind paprikásabb lett. Pálinkás György megkérdezte kinél van fegyver? Rónai Rudolfot is! Sziklai azzal vigasztalta Rónait: "Rudikám legfeljebb dolgozni fogsz". Végül megválasztottuk a forradalmi bizottság tagjait, ebbevolt párttagok is bekerültek! Én javasoltam, hogy a jelen nem lévő Nagy Kornélt is vegyük fel a jelölt listára. Meg is választottuk.
November 4-e után pedig már Rónai Rudolf nem volt hajlandó tárgyalni. Még a jelenlevők el nem ismertük az akkor alakuló "Forradalmi munkás és paraszt" kormányt! Hosszas vita után, hogy ez nem tartozik a tárgyközhöz, kierőszakolta az elismerést! Azon az álláspontom voltam, ha ezt nem tesszük meg, nem fogunk repülni!

.....Néhány sort kell írnom két balesetről is, az egyik Kövesligeti Zsuzsa lezuhanása Pilissel Bián. Gratzer Károly növendéke volt és Ifjúsággal kapta a kiképzést. Én sokszor nem voltam kint a reptéren, tehát nem ismertem a körülményeket. Egy nap jön Gratzer, hogy el kellene vinni Zsuzsát kontrollra. Hát ezen ne múljon, beültem mögéje. A vontatás bizony nem valami jól ment. Felemelkedtünk azért a légtérbe, mert dugóhúzó bemutató is elő volt írva. Megmutattam, hogy kell bevinni jobb oldalra, majd hogyan kell kivenni belőle. Az Ifjúság bizony kivételkor eléggé begyorsult, ha a pörgés után nem kezdték felvenni időben az orrát. Az akkori szabályok előírták egy emelkedő 180°-os harcforduló elvégzését is. A felvétel közben beszorulunk az ülésbe, mint a hullámvasúton. Zsuzsa valósággal ujjongott a felvétel közben. Ez nekem szokatlannak tűnt, de tetszett, hogy mincsen megijedve tőle. Nekem sem kellett több, ha ez akkora élményt jelent a második dugóhúzó kivételnél kissé jobban hagytam begyorsulni az Ifjúságot és egy bukfencet is beiktattam közbe. A kontrollt nem fogadtam el, és újabb kétkormányos vontatást javasoltam Gratzernek. Ez meg is történt. Újból bejelentette ellenőrzésre. Elmentünk újabb légtérbe és bukfencezni is. Jónak tűnt minden. Zsuzsát most már egyedül repülésre alkalmasnak Ítéltem. Aznap már idő hiányában nem, másnap pedig az időjárás nem volt alkalmas első vontatásra. Két nap múlva, amikor az autóbuszba beszálltam, Budakeszin a kalauz jelezte, hogy a reptéren rendkívüli esemény történt, valaki lezuhant és meghalt. Zsuzsa volt, akit 24 órán belül kellett volna elengedni egyedül. Szerintem a földön teljesen fejre trimmelték a Pilist, pedig félig is elég lett volna. Lekapcsolás után a szokatlanul erős fejnehézségtől megijedt és meredek zuhanásból meg sem kísérelte a felvételt, belement a földbe!.....



A katlan 1956 Áprilisában.





1957

Tavasszal a MÁV repülők ismét igyekeztek minden repülési alkalmat kihasználni.
Nyáron elkezdődött Bián az első hangár alapjainak kiásása. Expedició indult Madocsára, hogy az ottani hangárt szétszedje és tetőszerkezetét felhasználja az ujjonnan épülőhöz. A szétszedést és felszállitást a tagság végezte társadalmi munkaként, másképpen ugyanis semmi remény nem volt arra, hogy leköltözhetnek Biára. A Kánya típusú vontatógépet is fent kellett tárolni a betonhangárban, márpedig azt a Kútvölgyből minden üzemnapon le és felrepülni kényelmetlen volt. A leköltözéssel együtt lezártul a gumiköteles inditás korszaka, a "ciplifáé" és azé, hogy a gépeket naponta 50-80-szor az "A" dombra, vagy"százlábú" módján a Szekrényes csú¬csára kelljen felcipelni.
Ezzel egyidejűleg azonban a "hegyi szellem"-től is búcsút kellett venni. Az itt összszekovácsolódott baráti együttes valamennyi tagja számára felejthetetlen élmény marad a "Hegyen" eltöltött küzdelmes időszak. Az utolsó gumiköteles inditások megszűnte után, a Bián felépült hangárban tárolva a gépeket, könnyebb időszak következett, sokkal több repüléssel és teljesítménnyel. Cserében búcsút kellett mondani a nehezebb időket jellemző romantikus hangulatnak. Farkashegyen is meghonosodott a kétkormányos oktatás, lezárva a régi korszakot és korszerűbbet kezdve. Az Alagon rendezett seniorversennyel és a, több szocialista országból meghivott résztvevővel rendezett, Nemzeti Bajnoksággal beköszöntött a versenyrepülések korszaka. A klub igyekezett minden oktatóját és teljesitményrepülőjét versenyzési lehetőséghez juttatni. A versenyeken tág tere nyilt a szivós vetélkedésnek és a repülési tudás kibontakozásának. A seniorversenyen Schmidt Ferenc és Szalma János, a nemzeti bajnokságon Tóth József, Quint János, Csanádi Norbert és Mitter Imre képviselte a MÁV "szineket".



1957.Január.4 Klapcsik Antónia, Mitter Imre, Szalai Sándor és még sokan mások elindultak megnézni a repülőteret, a katlanban, amikor egy kilőtt, Orosz harckocsira bukkantak az erdőben, ami ráadásul tele volt lőszerrel.



Klapcsik Antónia felszállásra készül a Pilissel. Az ejtőernyőnél Sölétormos Egon segít.



Fáraszállt a MÁV egyik Vöcsök gépe.



Tolják a Pilist a Kútvölgyben

A Gerolsteini kaland című film határőrségének a díszlete a "MÁV dombon".



Klapcsik Antónia a Sóhajban ül 1957 nyarán a biai repülőtéren.



Egy törött Vöcsök Bián.



Épül a Biai (ma farkashegyi) repülőtér. Az építést társadalmi munkában végezték.





Klapcsik Antónia és Schmidt Ferenc beszélgetnek.



Leszáll a Győr-2 Alagon (ma Dunakeszi) repülőtér.



Az 1957-es Nemzeti Vitorlázórepülő Verseny kitűzője.



A versenyen résztvevő gépek egy része a hangár elött.

1958

Az év a vitorlázószakosztály életében jelentős változást hozott. A kiképzésvezetői feladatot csaknem 10 évig jól ellátó Mitter Imre helyére, központi irányitásra, Márkus János került. Neki és az oktatók munkájának köszönhető, hogy ez a változás a repülési eredményekben nem okozott visszaesést. Ez időben a növendékek az "A" vizsgáig a cseh gyártmányú, kétkormányos Pionyr géppel, oktatóval repültek. Az "A" , a "B" és a "C" vizsgát a Vöcsök géppel szerezték meg, amelyet Rubik Ernő még a felszabadulás előtt tervezett. Az ezüstkoszorú megrepülésére a Pilis típus szolgált. Csak a befejezett "D" vizsga után kerülhettek a növendékek a 4000-es lajstromjelű, nagyobb teljesítmény elérésére alkalmas gépre.

A Magyar Önkéntes Honvédelmi Szövetség (MÖHOSZ) Repülési Osztálya által a klub rendelkezésére bocsájtott gépállomány a következő volt: két Vöcsök HA-2338, HA-2360, két Pilis HA-3182, HA-3322, egy Sóhaj HA-4118, a klub saját tulajdona, két Június 18 HA-4138, HA-4142, egy Cinke HA-4153, két Pionyr HA-5153, HA-5154, egy Ifjúság HA-5202.

A HA-4083 lajstromjelű Meisét az év folyamán kiselejtezték. Ez a géppark a következő években alig változott. A kezdőket a biai repülőtéren képezték ki. Mivel itt csak egyetlen hangár volt, a teljesitménygépek zömét a felső farkashegyi hangárban tárolták. Ezért a teljesítmény repülők "kétlaki" életet folytattak: az üzemnapok reggelén a gépeket a felső hangárból le Biára, este pedig innen vissza, fel, a Farkashegyre kellett repülni. Mivel a startraállításhoz és az esti hangárpakoláshoz több emberre volt szükség, a növendékek nagyobb része akiknek nem jutott gép, egy reggeli és egy esti sétát is megtett, Farkashegyről Biára, illetve vissza. Érdekességként megemlítjük, hogy az izgalmas esti fel repülések során a Vöcskök csörléséből éppen, hogy csak "beestek" a Szekrényes és Sorrentó közötti "lyukon". Ezért, ha volt vontatógép, a Vöcskök mindig vontatásban kerültek fel a hegyre, A nyári táborban cserelátogatás alapján vendégül láttuk a Berlini Repülőklub öt tagját, akiknek itt nyilott alkalmuk megismerkedni, a magyar vitorlázórepüléssel.

A IX. Nemzeti Vitorlázórepülő Versenyt Győrben tartották meg. A klubból Tóth József, Szalma János és Schmidt Ferenc indult. Tóth József a 3. helyen, Szalma és Schmidt a középmezőnyben végzett. A verseny érdekességeként kell megjegyezni, hogy ekkor még nem alkalmazták a "handicap" elvet és igy egyetlen kategóriában küzdöttek a különböző teljesitményü gépekkel Sirállyal, Super Futárral, Junius 18-cal, repülő versenyzők.

A nyár végén a szűkös hangártér miatt jelentős elhatározás született: a klub felépít egy újabb hangárt. A kezdeményezés Márkus János érdeme volt. A Bugyi község melletti repülőtéren feküldt egy, oda tervezett hangár épitéséhez szükséges, összes épitőanyag. A Szövetség ezt átadta a klubnak. Egy nyárvégi vasárnapon a klubtagok az épitőanyagot 2 teherautóra felrakva, egyetlen nap alatt Biára szállitották. Társadalmi munkával még ebben az évben elkezdődött az alapok kiásása és a tavaszi épitéshez szükséges előkészités.

Az év végén Gyöngyösön hullámtábort rendeztek, melyen részt vett Márkus János is. A kedvező szél azonban nem érkezett meg és igy számottevő magassági repülőteljesitmény nem született.



A repülőgépek a felső hangárban.



A berlini repülőnövendékek a repülőotthon bejárata elött.



Szalai Sándor első repülésére indul a Szellővel.



Sinka Lajos (ejtőernyőben) repülni indul a HA-4079 lajstromjelű Június-18-al. A gép jobb szárnyánál áll Tuskó Mihály.



Kun Ernő és Klapcsik Antónia kártyáznak.



A Toldi aggregátor amelyet az Alagi repülőüzemben gyártottak

Klapcsik Antónia a Pilisben.



Taksás Jenő csörlőkezelői megbízása 1958-ból.





Mecher János oktató elmeséli az előző repülés élményét. Az Ifjúságon ülnek balról-jobbra:
Klapcsik Antónia, Hajdú Rózsi és egy ismeretlen tag.



Sinka Lajos a lamináris Június-18-al felszállásra készül a farkashegyi repülőtérről.

M.H.S. MÁV Repülőklub.
Bp. XIV. Tököly u. 41.

M e g b í z ó l e v é l .

A MÁV Repülőklub vezetősége megbízza T a k s á s J e n ő "D" vizsgás elvtársat, hogy a Rep. üzemnapokon mint csörlőkezelő a Rep. szabályzat alapján csörléseket végezzen, szakszolgálatijának megujításához.

A csörlést csak csörlőkezelő szakszolgálatival ellátott egyén felügyelete mellett végezhet.

Budapest, 1958. III. 1.

MÁV SPORTREPÜLŐ KLUB 1930

/Márkus János/
Kik.vez.

1959

Ez az esztendő a hangárépités miatt nagy erőpróbát jelentett a vitorlázószakosztály tagjainak. A 380 m^2 hangár és az eredetileg felvonulási épületnek szánt, "Magor" lemezekből épitett, 70 m^2 es lakóépület jórészt társadalmi munkával épült. Az épitésben nagy segitsé- get kaptunk azoktól a - MÁV-nál dolgozó - munkásoktól, akik a szakipari munkákat végezték.

Az építményt csak azoknak a személyeknek segítségével lehetett megvalósítani, akik a MÁV Vezérigazgatóságon és a szakszervezetben a klub kérését erkölcsi és anyagi kérdésekben minden lehetséges módon támogatták, ahogyan azt ma is teszik. Valamennyiüket nem tudjuk felsorolni, de hadd jegyezzük ide néhányuk nevét: Cservári Vilmos, Kellner István, Szabó Antal (a Vasu¬tas Szakszervezet főtitkára), Kummer István, Molnár György, Dr. Monostori László, Németh István, Pere József, Rödönyi Károly (elnök) Semsei Károly, Dr. Varga László.

A hangár és a lakóépület végül is még ugyanebben az évben elkészült. A sok társadalmi munka ellenére az év folyamán a növendéklétszám nem csökkent. A klub tagjai közül kiemelkedő munkát végeztek a tetőszerkezet megépítésében az akkor még "A" vizsgás Tuza Márton és a "C" vizsgás Kun Ernő, az épületgépészeti rajzok munkájában pedig, Márkus János. A hangárépités mellett a klubtagok évi repülése is eredményes volt. Sikerült elérni azt, hogy a hangár megépítése alatt sem kellett lemondani a repülésről.

A Dunakeszin rendezett X. Nemzeti Vitorlázórepülő Versenyen a klubból Schmidt Ferenc vett részt. A mezőny utolsó harmadában végzett.

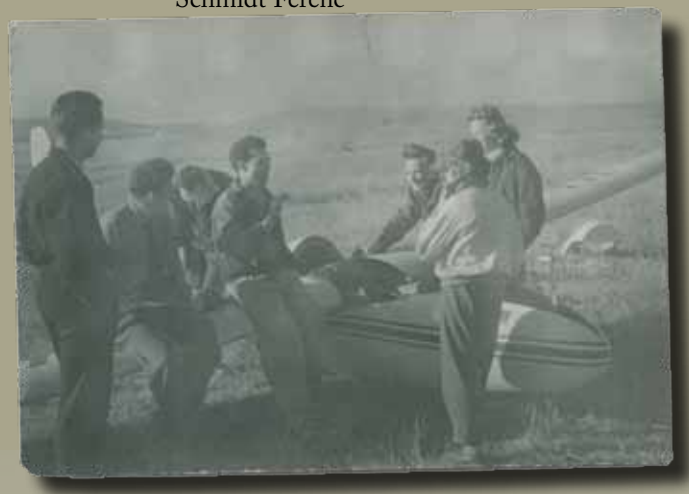
Ettől az évtől engedélyezték a távrepülésben elért fordulópontok fényképes igazolását. Szalma János és Schmidt Ferenc voltak a kezdeményezők, akik a háromszögrepülési feladatok kidolgozásával, az első ilyen repülésekkel és sok vitával igyekeztek a klubban a klasszikus egyenesvonalu távrepüléshez való ragaszkodást megváltoztatni. Az első, később hagyományossá vált 100 kilométeres háromszögön: a Farkashegy-Gödöllő-Ócsa útvonalon A "kishitűek" bátorítására a fordulópontok közelében, egy-egy repülőtér volt. Ezt az útvonalat sokan repülték végig, érezve a saját erőből való visszatérés örömét. A kezdeti felesleges aggodalmakat is megcáfolta az, hogy a fordulópontokon lévő "mankónak" szánt repülőtereket végül is senki se vette igénybe.

A MÁV hangár megépülése után az összes üzemképes gépet Bián lehetett tárolni. A "katlanban" lévő hangárban az alkalmasságival nem rendelkező gépek kerültek. Lakatlanná vált a Kútvölgyi repülőotthon is. Megszűnt a le és felrepülések izgalma, és az a hagyományos szállítás, ahogyan Biáról a gépeket a Szekrényes és a Sorrentó közötti "düznin" gyalogosan, kézben, sokszor szétszedett állapotban kellett a felső hangárba felvinni. Mindezzel végleg megszűnt számunkra a hegyi Repülőotthonhoz kapcsolódó élet romantikája, varázsa. Hogy menynyire szivünkhöz nőtt ez a Repülőotthon.Jellemzi talán az, hogy a később megépített növendékszállásokat mindig lakóépületnek neveztük, repülőotthonnak többé sohase hivtuk. Vége szakadt az 59-es villamos végállomását és a hegyi repülőteret összekötő reggeli és esti irhás-árki utaknak, melyek során a napi repülőélmények cseréltek gazdát és ahol évtizedre szóló barátságok kötődtek.

Az 1959. év végével a farkashegyi repülésben és ez az akkori repülőtérparancsnok Quint János előrelátó tevékenységének köszönhető, az új, eredményesebb korszak kezdődött, de a "Hegyet" valójában, bár akkor erre még nem gondoltunk, mégis csak elvesztettük.

1959 még egy búcsut tartogatott. A kezdettől fogva Farkashegyen repülő Előre Repülő Klub, régi nevén BSZKRT klub központi rendelkezésre a Dózsa klubbal egyesült és Gödöllőre költözött.

Hajdú Rózsi
Taksás Jenő
Schmidt Ferenc



Sinka Lajos Klapcsik Antónia

Schmidt Ferenc a teljesítmény repülésről oktatja a MÁV sportrepülőit, a "Veréb" nevű R-22 S Június 18 elött.



Révy László az Előre repülőklub sportrepülője a Sóhajban ül.

Deli Péter
Horváth László
Sinka Lajos
Tuskó Mihály
Falusi István
Kunár György
Szász Attila
Kun Ernő



Falusi István (bal oldalon) és Szalma János (jobb oldalon) egy csúszótalpat javítanak.



Skyta Romuald (előtérben) átveszi az R-22 SC SuperFutárt.



Életkép Farkashegyen a Toldi szemszögéből.



Klapcsik Antónia megrepülte a Sóhaj típust.



Klapcsik Antónia fényképezik. A képen balról-jobbra: Taksás Jenő, Klapcsik Antónia, Nádasdi János.



Az 1959-es Senior Vitorlázórepülő verseny mezőnye, előtérben az R-22 S Június 18 prototípusa (HA-4068)

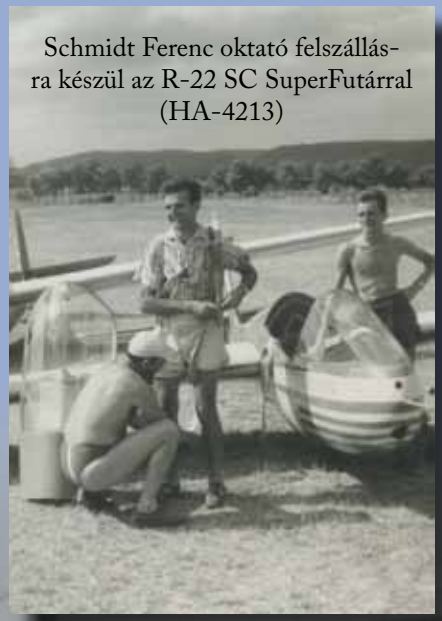
A HA-4203 lajstromjelű R-22 SV SuperFutár B, a hullámrepülésre átalakított kabinnal és a feketére festett törzsrésszel amit arra találtak ki, hogy melegítse a nap a kabint, de ez a gyakorlatban nem így valósult meg, mivel a hullámtáborok alatt uralkodó Ény-i szélirányokor a nap a gép mögött volt így nem sütötte a nap a kabint, ezért ez a megoldás hasztalan volt.

1960

1960-ban mind a kezdőkiképzésben, mind a teljesitményrepülésben már teljes erővel lehetett dolgozni a nagyobb eredmények eléréséért. A lakóépület lehetőséget adott arra, hogy a szombati üzemnapok után a növendékek a repülőtéren aludjanak és vasárnap reggel, előkészítő munkájukkal elősegítsék, a korai üzemkezdést.
A már teljesen birtokbavett és megismert repülőtéren a Beloianisz Híradástechnikai Gyár (BHG) klubjával, szóban ki nem mondott verseny kezdődött. Ez a magasabb napi felszállásszámban, a vizsga és teljesitményrepülésben nyilvánult meg és jó ösztönzője volt mindkét klub eredményesebb munkájának.
Győrben rendezték az I96O évi seniorbajnokságot és a XI. Nemzeti Vitorlázórepülő Versenyt. A MÁV-ból a senior versenyen Quint János vett részt és a középmezőnyben végzett, a nemzetin Tanitó István indult. A verseny elején igen jól szerepelt, de a verseny végére nem sikerült jó helyezést elérnie.



Mecher János a Június 18-ban, hallgatja Schmidt Ferenc tanácsait.



Schmidt Ferenc oktató felszállásra készül az R-22 SC SuperFutárral (HA-4213)

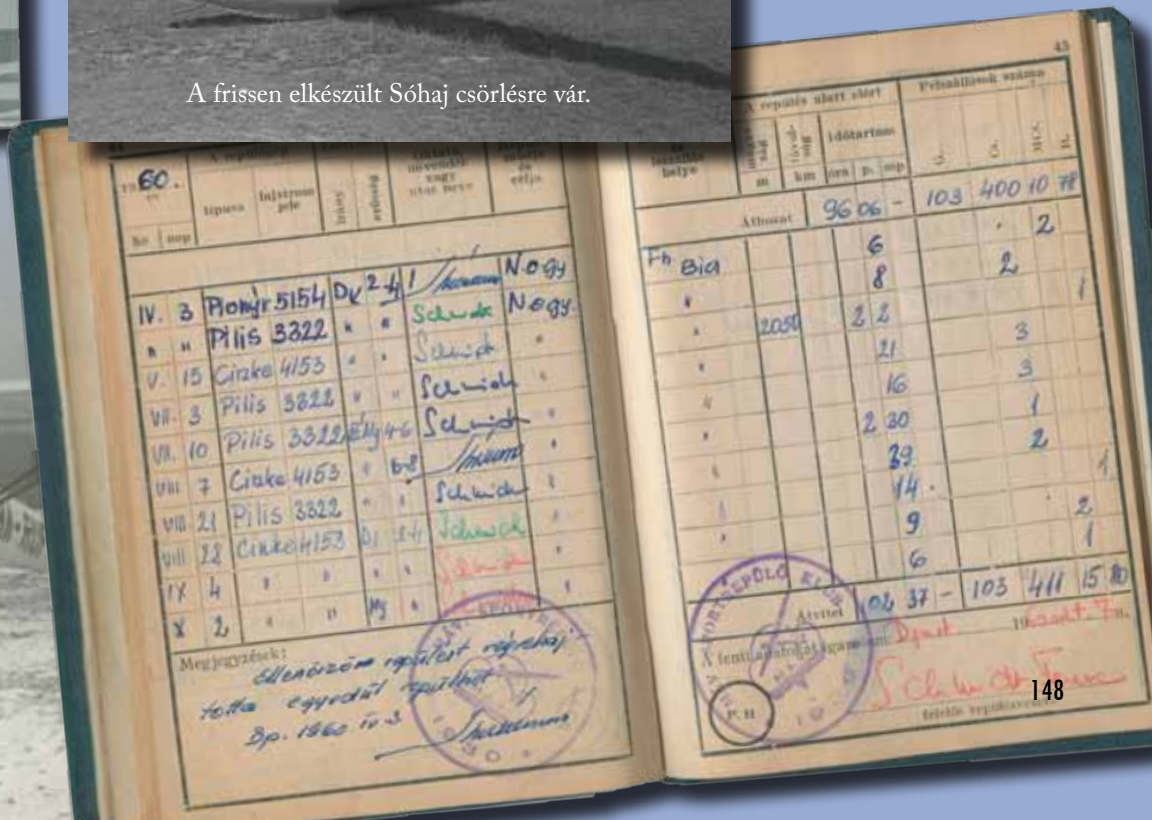


Márkus János átveszi a Június-18-at. A job szárnynál Klapcsik Antónia és Márkus János lánya és a gép bal szárnyán Nádasdi János ül. A kabin mellett Márkus János áll.



A frissen elkészült Sóhaj csörlésre vár.





Évzáró a repülőklubban.



Klapcsik Antónia típusrepülés után a Futárban.





A kiselejtezett HA-4083-as Meise égetése, 1960 őszén.

Schmidt Ferenc és Klapcsik Antónia a Sóhaj mellett.



Kunár György a SuperFutárral indul repülésre.



1961

Vizsgák szempontjából közepes év volt ez. Kiemelkedő viszont a távrepülések száma és a megrepült összes kilométerzám. A távrepüléseket ekkor még nem korlátozta, illetve tette lehetetlenné, mint az utána következő években annyiszor. A sok repülési tilalom és a távrepülések során nem érinthető, a tiltott terület.
A sok táv és időtartamrepülés ellenére, kevés értékelt magassági repülés volt. Ezt a gyengébb eredményt valószinüleg az okozta, hogy a klub a Peravia barográfokból az új éves elosztás során, keveset kapott, a BHG a Tardos féle barográfokkal pedig (kezelési gyakorlatlanság miatt) sok megrepült magasságot, nem lehetett értékelni.
Érdekesen szemlélteti a fejlődést egy akkori és egy mai távrepülés átlagsebességének összehasonlítása. Akkor a 27-es siklószámú Junius 18-cal egy 100 km-es háromszöget 40 km/ó átlagsebességgel repültünk. Ma a 34-et sikló Fókával, vagy a 42-es siklószámú Jantárral ugyanezt a távot 75 km/ó-s átlaggal repülik. A nagyobb átlagsebesség ellenére, egy mai 100 km- es háromszög teljes repülési ideje gyakran azonos vagy még hosszabb az 5-7 évvel ezelőttinél, mert a géppárok összeállításával, az indulás előtti jó "pozició" kivárásával elmegy az idő.
1961-ben a vitorlázószakosztálynak 100 tagja volt (kb. ez volt a létszám az 1958- 1965 közötti időszak folyamán végig). Egy-egy szombati, vasárnapi üzemnapon mintegy 40-en vettek részt. Ebben az évben Győrben tartották a seniorbajnokságot, amelyen a klubból Gratzer Károly igen jól szerepelt. Az 1. helyet szerezte meg. Ugyanitt rendezték meg a juniorversenyt, ahol Kun Ernő a 2. helyen végzett. A XII. Nemzet Vitorlázórepülő Versenyen Quint János képviselte a klubot. Jó helyezést nem sikerült elérnie, A teljesitményrepülők csoportja az év végére jelentősen "lemorzsolódott". Végképp búcsút mondtak a klubnak és egyben a repülésnek azok, akik egykor nagyon jó együttest képviseltek: a klub adminisztrációs munkájában segitő Klapcsik Antónia, a mókamester Nádasdi János, az igen jó repülőérzékü Csépai György és Taksás Jenő, az örökös csörlőkezelő Szalai Sándor (valamennyi "D" vizsgás pilóta). Bár egy egészséges személycsere egy klub életében elkerülhetetlen, hiszen sokkal kevesebben "öregednek ki", mint ahány kezdő lép be. Távozásuk akkor is arra a felelősségre figyelmeztet, hogy ha, egy csoport repülésének fejlődésében nagyobb megtorpanások keletkeznek, ha egy klub nem tudja újabb, nagyobb eredmények felé vinni növendékeit, úgy egy ilyen esemény előbb-utóbb bekövetkezik.



Kunár György, az új Blanik mellett ül.



Az átfestett Pilis a csörlőkötélen.





A Lamináris Futár ,ami egy Június 18-ból lett átalakítva. Ez a gép a hetvenes évekig repült Farkashegyen.

A Június 18 felszállásra készül a gép orránál Falusi István és a szárnyat Sinka Lajos fogja. Háttérben a MÁV Sportrepülők néhány gépe.

1962

Az év a kezdő kiképzésben hozott változást. A Pionyrok "megöregedtek", helyükre az Ifjúság típusú gép került. A Pionyrokkal szemben az Ifjúság igen súlyos, nehezen csőrölhető, kemény repülőgép volt. A kezdőcsoport oktatóinak érdeme, hogy az elmúlt évekhez képest az "A" és "B" vizsgák száma mégsem csökkent.
Ez évben a klub hangármesteri teendőit a veterán repülő Trangoni Károly vállalta, akinek pedáns munkastílusa sok vitát váltott ki néhány türelmetlen, "forrófejű" oktatóból. Trangoni példája is azt bizonyitja, hogy a repülés sok ember életében "visszatérő szerelem". Jóval előbb igy tért vissza a klubba Szabó Antal és Falusi István (akik ma is tevékeny szerepet vállalnak a klub életében) az 1960-ig dolgozó Bődi Imre, majd az ő munkáját folytató Dallos Antal. A klub teljesítményrepülésében ez évben tovább folytatódott a küzdelem az aranykoszorú, 300 km-es feltételének eléréséért. Bár az első, 1959-ben Schmidt Ferenc által végrehajtott 300 km háromszögrepülést ezután többen megismételték. A "konzervatív" pártiak továbbra is a klasszikus, hátszélbenrepülés technikáját tartották célravezetőbbnek. Egy ilyen eredményes kisérletről feltétlenül szólni kell 1962. augusztus 19-én Kalmár István Super Futár, Mecher János és Sinka Lajos Június 18 géppel Dunaszeg-Békéscsaba céltávrepülésre indult. Mecher és Sinka az indulás előtt három nappal szállitókocsin érkezet,t az indulóhely melletti győri repülőtérre és várta a kedvező lehetőséget, Kalmárt az indulás napján vontatták a Győr melletti Dunaszeg fölé. Az egymás utáni indulás miatt a távot egymástól elszakadva repülték végig. Felsőgalla környékén, a felhőzet összeállása miatt, Sinka és Kalmár hosszú siklással kisérelte meg az erős északnyugati szélben a, biztos fennmaradást nyújtó, farkashegyi lejtőt elérni. Kalmárnak sikerült, ő a lejtőn "felkapaszkodva" továbbrepült. Sinka már nem érte el a lejtőt, a biai reptér mellett leszállt. Az útvonal a Duna-Tisza közén levő 2000 m-es felhőalappal több nehézséget már nem tartogatott, igy végezetül Kalmár és Mecher megrepülte a 300 km-es céltávot, az egygyémántos aranykoszorú feltételt.
Másnap, 20-án ugyanezen az útvonalon Kun Ernő szintén sikeres 300 km-t repült.
A Dunakeszin rendezett XIII. Nemzeti Vitorlázórepülő Versenyen Gratzer Károly és Schmidt Ferenc vett részt. Mindketten a középmezőnyben végeztek.
1962-ben Budaörsön Motoros Műrepülő Világbajnokságot tartottak. A bajnok nagy meglepetésre az előző években a MÁV klubnál repült Tóth József lett.

Leszáll az új Ifjúság Farkashegyen.

A Műrepülő Világbajnokság zománzozott jelvénye.



Egy Amerikai műrepülőgép Budaörsön



Tóth József a Trénerben várja az indulást.



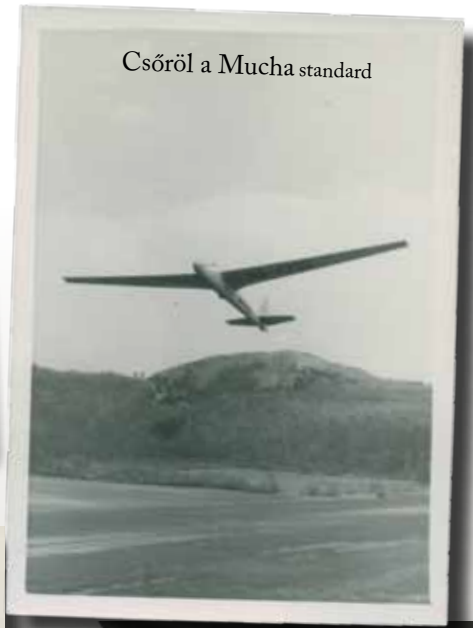
Fejes Péter beszáll a Trénerbe.

1963

Ebben az évben Márkus János munkahelyi elfoglaltsága miatt, már nem vállalta a kiképzésvezetést. Megbízatását Kalmár István vette át.
Nagy örömet jelentett a teljesítményrepülőknek, hogy a MÁV-tól kapott támogatásból egy lengyel gyártmányú, Mucha tipusu gépet sikerült vásárolni, amely jó vezethetőségével, teljesítményével, még ez évben sok élményt jelentett mindazoknak, akik vele repültek. Ebben az időszakban a repülőklub életének egy-egy éve a következőképpen alakult. Az 1958-ban bevezetett központi rendelkezés alapján, mely szerint a gyakorlati repülést egy tavaszi klub és repülőtéri szemle előzi meg. A repülési idény általában áprilisban kezdődött. A szombati és vasárnapi üzemnapokon kívül évek óta hagyomány volt a középiskolásoknak tartott tavaszi tábor, amely jó tréning, a hosszú téli kihagyás alatt elveszített gyakorlati repülőtudás visszaszerzésére. Az egyhónapos nyári táborok a vizsga és a teljesítményrepüésben hoztak jelentős eredményt. A táborban az együttélés,a fokozott egymásra utaltság, a jó táborvezetés esetén, a baráti, közösségi kapcsolatot erősíti.
A repülések az 1951-ben bevezetett és azóta néhány alkalommal módosított, kiképzési utasítás alapján három mozzanatból álltak.: A repülés előtti tervezésből, a repülés végrehajtásából és értékeléséből. A gyakorlati repülés általában október végével befejeződött. Ez után a következő év tavaszáig, a növendékek heti két alkalommal elméleti oktatáson vettek részt, a klubban, vasárnaponként pedig a repülőtéren, a gépek és a starteszközök javításában segítettek.
Az 1963. ev a kikepzésben jó eredményt hozott. A seniorbajnokságon Kun Ernő és Mecher János képviselte a MÁV klubbot. Kun a mezőny közepén, Mecher a mezőny utolsó részében végzett. Az év vége felé a kiképzésvezető és az oktatók között több esetben nézeteltérés volt. A megromlott kapcsolatra a klub vezetősége felfigyelt. Kérésére Kalmár István a kiképzésvezetésről lemondott és a megbízatást a MÁV alkalmazásában dolgozó fiatal oktató, Tuskó Mihály vette át. A klubtitkári teendőket hosszú idő óta ellátó Hamenda Ferencnek és (Hamenda halála után) Falusi Istvánnak köszönhető, hogy a konfliktus megnyugtató módon rendeződött és a vitorlázó szakosztály élete ismét kiegyensúlyozottá vált.



Kirándulás, mindennek a kezdetére, a szekrényesre.



Csőröl a Mucha standard



Az otthon állapota 1963-ban.

Schmidt Ferenc oktató a Góbé mellett.



A Mucha és a Fóka a starton felszállás elött.



Márkus János a Fókában.

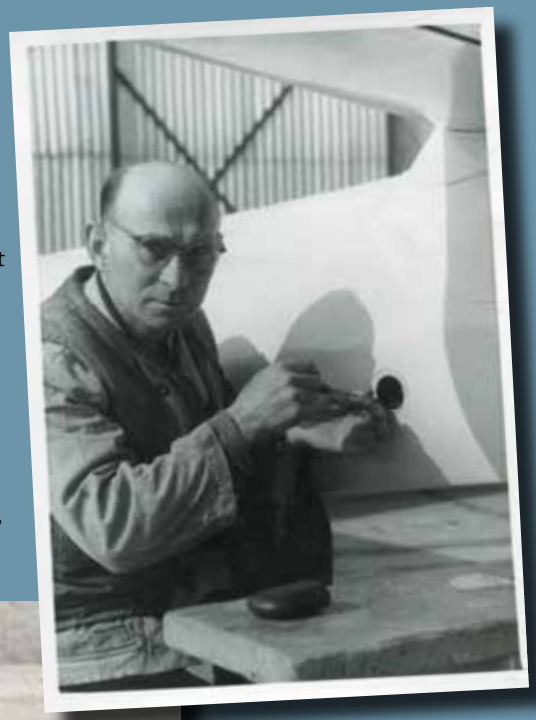


A Fóka vontatás elött Mandl Ernő berepülő pilótával.

Karsay Endre a Muchában.

1964

Az év kiemelkedő eredményeket hozott a kiképzésben és a teljesitményrepiilésben.
A kezdő kiképzés már a Góbé típusú géppel történt, amelyet Rubik Ernő tervezett. A külsőre csúnyácska, de igen jó repülőtulajdonságú, jól vezethető gép ideális kiképzőgépnek bizonyult. Ezt bizonyitja az is, hogy a teljesen új kiképzési móddal alig három hónap alatt 1964. Július.12-én, az országban az elsők között, Nagy Árpád, Kocsis Győző és Megyeri Pál MÁV növendékek már egyedül repültek a Góbéval és Július.19-én, több társukkal együtt, a "B" vizsgát is kirepülték. Sajnálatos módon a még jó állaptban levő HA-4118 lajtstromjelü Sóhaj ez évben már nem kapott alkalmasságit. Ezzel egy sok repülőnek emlékezetes élményt nyújtó gép esett ki, mint később kiderült, indokolatlanul, ugyanis előbb gyártott Sóhaj típusú gépek Csehszlovákiában még néhány évvel később is repülhettek. Sajnos a klub ezt, az országban egyetlen ilyen típusú gépet, amely ma már muzeális értékű lenne, nem tudta megóvni, teljesen tönkrement. Elgondolkoztató, mennyit mulasztunk a múlt emlékeinek megóvásában!





Trangóni Károly a B Futárt javítja a hangár elött.

Tarnagóni Károly 1930-ban kezdett repülni a kaposvári SACAERO-ban. És még ebben az évben eljött az első Magyar Vitorlázórepülő Versenyre, ahol előkelő helyezést vívott ki magának a célleszálló versenyszámban (lásd 1930). Később a Horthy István repülőakadámiára került ahol kiképzést kapott vadászrepülőgépekre. Összesen 2-3 bevetést repült és kétszer ejtőernyővel el kellett hagynia a repülőgépét, de szerencsére semmi baja sem lett. Később 1962-ben idekerült a MÁV repülőklubba és itt mint repülőgépszerelő és gondnok volt.Egészen nyugdíjazásáig.



Csőröl a HA-4213-as R-22 SC Super Futár ez a gép ma a Közlekedési Múzeum Repüléstörténeti tárlatán látható kiállítva.



II. osztályú vitorlázórepülő verseny Dunakeszi 1964.



Szentvölgyi Tibor a HA-4213-as Super Futár mellett.





Tuza Márton a Június 18-ban, mellette Vörösz Zsolt versenyző ad tanácsokat.



Alsó kép: Ugyan az a HA-4213-as Super Futár a hatvanas évek végén színesben.A gép mellett Farkas Lajos áll.

Sinka Lajos a HA-4216-os Super Futárral versenyzett.



A HA-4216-os Super Futár színesben.



Vörösz Zsolt a MÁV színeiben indult.A képen egy Super Futárba ül be.

A verseny végeredménye:

1.Hollósy Gábor	Postás	4522 pont
2.Simon Károly	KIM	4230 pont
3. Somogyi Miklós	KIM	3924 pont
4.Vadon Miklós	BHG	3869 pont
5.Kaszab László	Szolnok	3636 pont
6.Tihanyi Tibor	Cskalov	3582 pont
7.Bacsa István	Dunaujváros	3545 pont
8.Vörösz Zsolt	MÁV	3512 pont
9.Sinka Lajos	MÁV	3371 pont
10.Simon László	Cskalov	3328 pont
11.Bihari Károly	Csepel	3045 pont
12.Vass István	ITRK	2988 pont
13.Dobosi János	ITRK	2419 pont
14.Tuza Márton	MÁV	2195 pont
15.Máté János	BHG	1834 pont
16.Kapolka Péter	Miskolc	1428 pont
17.Lendváry Csaba	Miskolc	1389 pont
18.Kömley Kornél	Győr	1311 pont
19.Tarnóczai István	Nyíregyháza	1275 pont
20.Balasi János	Postás	1060 pont

1965

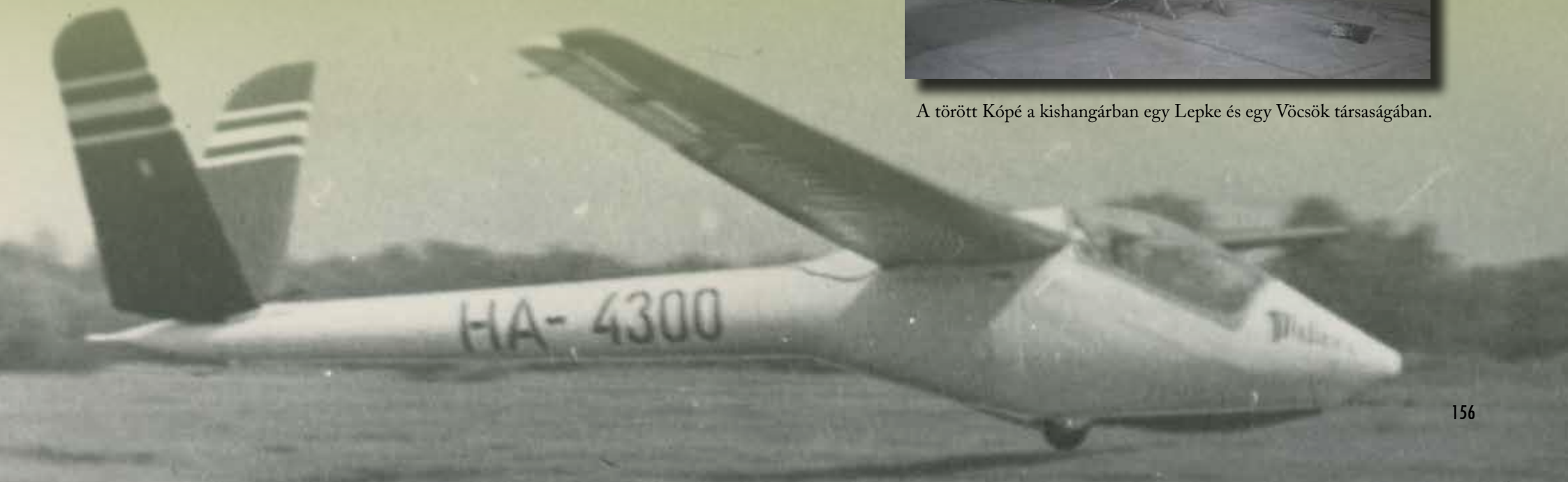
Az 1965. évi XVI. Nemzeti Vitorlázórepülő Versenyt Dunakeszin rendezték. A versenyen a klubból Csonka Ferenc igen sok jó képességű repülő között az 1. helyet szerezte meg.
A farkashegyi biai reptér állandó fejlődése mellett meg kell említeni, hogy közben a felső, kútvölgyi reptér méltatlan sorsra jutott. A hangárba egy bútorraktár költözött, a katlanrész területét a motocross versenygépek kerekei szántották fel. A teljesen elhanyagolt otthonépületből raktár lett. A felszabadalt földterületről kipusztult a fü és az esők nyomán méteres árkok keletkeztek. Ha nem történik változás néhány év alatt ez az 1959-ben még igazán szép alpesi jellegű völgykatlan kietlen területté válik. Ezért dicséretre méltó a MÉM Repülőgépes Szolgálat kezdeményezése, hogy 1978-tól kezdve gondjaiba vet¬te és igyekszik megóvni legalább egy részét a farkashegyi repülőtérnek, ahonnan egykor a magyar vitorlázórepülés elindult. Szerepeljen itt azoknak az 1958-1965 közötti kiemelkedő repüléseknek a felsorolása, amelyek a MÁV repülők által elért eredmények kezdetét jelentették...
Az 1965. év jó folytatása volt az előzőnek. Ahogy külföldön is a versenyszerű repülés fejlődött, úgy Magyarországon is cél lett a korszerűbb, nagyobb átlagsebességű távrepülés. Ennek érdekében a klub egy lengyel, Fóka C tipusu gépet vásárolt, amely az akkori idők egyik legjobb teljesitményü gépének számitott. A géppár-repülések megkönnyí¬tésére négy Tokai típusú adó-vevő készüléket szereztek be és a Nehézipari Minisztérium Klubjával együtt elsőként használták a klubszerű távrepülések gép-gép közötti összeköttetéseiben. Sokat fejlődött a klubban a teljesitményrepülők elméleti és meteorológiai tudása és távrepülési technikája. A céltudatos oktatói munka és itt ki kell emelni a klubba új tagként belépő Szentvölgyi Tibort aki olyan fejlődést inditott meg, amely néhány év multán a MÁV klub teljesítményrepülésében kiemelkedő sikereket, a senior és nemzeti versenyeken résztvevő MÁV repülőknek, pedig az első közötti helyezéseket hozta. Az év folyamán mind a “B” és “C” vizsgák terén, mind a teljesitményrepülésben igen jó eredményeket ért el a klub. De bár a megrepült ezüstkoszorú feltételek száma is magas ”ezüst”-sávot senki se repült és így befejezett ezüstkoszorú sem született.



A Cinke a starton, immáron új festéssel.



A törött Kópé a kishangárban egy Lepke és egy Vöcsök társaságában.





Mecher János az A-15-tel repült típust.



Sinka lajos első repülésre indul a Mokánnyal a Győri táborban.

Az A-15 kabinja.

A résztvevő pilóták csoportja.



Az Aero-45 pihenőben az irányítótorony mellett.

1966

Az 1966-os versenyeredményekben megmutatkozott az előző évben a MÁV vezérigazgatójá¬nak segítségével beszerzett, új Fóka C típusú repülőgép hatása. A Dunakeszin rendezett XVII. Nemzeti Versenyen a klub versenyzője: Csonka Ferenc a nemzetközi kategóriában a 7., magyar versenyzők között a 3. helyezést érte el az új géppel. Ezen a versenyen szerepelt még Sinka Lajos, aki a 9. helyezést érte el a Standard kategóriában. A klub teljesítményrepülését kedvezőtlenül befolyásolta a rossz időjárás, de a többi klubhoz viszonyítva így is előkelő helyezést tudtunk elérni.
Gépállományunk ebben az évben a következő volt: egy-egy Fóka G, Mucha, Szuper Futár C, Super Futár, Június 18, Cinke, Pilis, Esztergom és hat Góbé





Repülőtéri "idill", háttérben a szekréynes.



Liptai Nándor beszáll a Június 18-ba.



Kovács Pál mesél (bal szélen).



Csonka Ferenc a Fóka elött.



Várakozás a Mucha mellett (balról-jobbra): Várközi Lajos,Thury Kornél,, Kaszab László.

A verseny végeredményei

Nemzeti kategória:

1.Kovács Pál	6295 pont
2.Simon Károly	6114 pont
3.Suhajda János	5880 pont
4.Várközi Lajos	5748 pont
5.Hollóy Gábor	5386 pont
6.Vadon Miklós	5222 pont
7.Kotrás Gábor	5148 pont
8.Somogyi Miklós	4940 pont
9.Sinka Lajos	4775 pont
10.Gönczi Péter	4716 pont
11.Bihari Károly	4471 pont
12.Tihanyi Tibor	4244 pont
13.Kunsági István	4185 pont
14.Kaszab László	3808 pont
15.Kovács János	2621 pont

(Kovács János E-31 versenyen kívül)

Nemzetközi kategória:

1.K.Gorzkiewicz	6515 pont
2.Petróczy György	6497 pont
3.Sajti János	6371 pont
4.J.Adamek	6352 pont
5.Neuwelt Róbert	6194 pont
6.Thury Kornél	6006 pont
7.Csonka Ferenc	5610 pont
8.J.Vavra	5270 pont
9.Szabó Károly	5192 pont
10.Erdős Mihály	4970 pont
11.Udo Elke	4606 pont
12.Opitz Nándor	4313 pont
13.Manfred Iltzsche	4300 pont
14.Simó Willy	4016 pont
15.Szereday Pál	3727 pont

(Szereday Pál motorbalesete miatt kiesett a versenyből)

Opitz Nándor (kabinnál) és Skyta Romuald.





Csoportkép a versenyen (balról-jobbra: Forray János, Kósa György, Varró Lajos,Vadon Miklós).

XVII. Vitorlázórepülő nemzeti Bajnokság 1966



Farkas Lajos

A Képen balról a harmadik Farkas Lajos.



Farkas Lajos életrajzát én írom (a felsége Farkas Lajosné Udvarhelyi Katalin) évekkel férjem elhunyta után. Nem vagyok életrajziró, nem tudok mindent dokumentálni, beszélgetéseinkből tudok gyermek és serdülőkoráról, szüleinek életéről, rokonságáról. Élete 1957 óta összefonódott az enyémmel, nehéz eldönteni hogy mit írjak az ő életrajzába és mit a sajátomba.
Farkas Lajos Budapesten született 1929. szeptember 8-án. Édesapja személyi gépkocsivezető volt a Hunnia, majd a Pannónia- Filmgyárban. Édesanyja árva lány volt, akit a rokonok neveltek. Nagyapja Badacsonyban volt szőlősgazda, - de nagyvonalú életet élvén - elvesztette vagyonát.
Rokonaival laza volt a kapcsolata, anyjának testvére Eszter, két nagybátyja - Farkas József repülőfőhadnagy és Farkas Ignác szőlőművelő - tartott össze a családdal, de az ő gyermekeik már alig találkoztak Lajos édesanyjával, akinek a rokonai a mai Szlovákia területén éltek a Duna túloldalán. Lajos apai nagyanyja velük élt Zuglóban, ők gondozták haláláig.
Lajos 1935-től 1939-ig a Telepes utcai Állami Elemi Iskolába járt. Jó tanuló volt. 1940 -től a Budapest VII. -kerületi Magyar Királyi Madách Imre Gimnáziumban folytatta tanúlmányait, amit a II. Világháború magyarországi eseményei félbe szakítottak. A hadba vonulást megúszta, de 1947 -ben összeszedték a 18. életévüket betöltött fiatalokat romeltakarításra. Néhány társával fel nem robbant bombák, gránátok kiemelésére, összeszedésére és hatástalanítására képezték ki. Néhány hónapig folytatták ezt a tevékenséget. Túlélte. Elmaradt gimnáziumi osztályait be kívánta fejezni, de történelemtanárával való politikai vitája miatt Budapest összes gimnáziumaiból kizárták, és akkor még jól járt. Ekkor tette le gépkocsivezetői vizsgáit; motorra, A, B, C, D kategóriás autókra.
A repüléssel 1949-ben került kapcsolatba. Mint kezdő növendék, az első csúszásokat a HHH-en végezte Mandl Ernő "szárnyai" alatt. Szeptember 26.-án emelkedett először levegőbe Vöcsök típusú repülőgéppel 10 mp-re. Még ugyanaz nap "A" vizsgát tett 2 perc 33 mp-es idővel. Október 8.-tól az OMRE tagja.
Ez év Novembertől repültek a farkashegyi "Katlanban". 1950 Június 7-től az ELŐRE KLUB tagja. A "B" vizsgát Miskolcon tette le Július 11-én. Itt kaptak csőrlőkiképzést. A "C" vizsgáját Farkashegyen repülte meg gumiköteles startból 17 perccel.
Mindeddig gumiköteles indításból startoltak a farkashegyi B dombról, vagy a Szekrényes startbetonjáról. Lejtőszélben repültek, emelőáramlatokban csavartak, amikor lehetett és jó esetben vissza tudtak siklani az irtáson a katlanba. Rosszabb esetben lent kellett leszállni a völgyben, ami az "A" reptér nevet kapta. Ekkor azután a növendékek lementek érte és stréblinél, farokcsúszónál, szárnyvégnél fogva "ciplifával" felhozták a katlanba. Lajos ennek bőven részese volt, valamint a bozót irtásnak is.
1951 Március 2. és Szeptember 14. között részt vett a Magyar Repülő Szövettség békéscsabai Oktató Iskoláján. Itt Koma típusú repülőgéppel csőrlésből és vontatásból is repültek. Ez a hosszú táborozás összekovácsolt egy olyan csapatot, akik ma is összejönnek időnként találkozóra. 1951 Szeptember 17.-én az MRSZ megbízza segédoktatói teendőkkel az Előre Alapszervezetben Mátyásföldön. 51 - 52 telén a Farkashegyi Repülőotthon és hangár gondnoki tetendőit látja el a Katlanban.
1952 Június 3.-án nyert utasviteli jogosítást és oktatói szakszolgálati engedélyt. Ekkor kezdenek a "Biai Földeken" repülni csőrlésből és vontatásból. (Prága, Kánya). Csörlőkezelői vizsgát tesz, műszaki szakszolgálati engedélyt kap. Az Ipari Műszergyárban szerkesztőként dolgozik, majd a Ganz Vagon - és Gépgyárban szerkesztő tervezőként.
Farkashegyen ismerkedik meg Csehál Margit Annával, aki növendék volt ott. 1952 December 22.-én házasságot kötöttek. 1953-tól a MAÖHSZ-ben folyik a repülés, repültek a déli lejtőn is ezért sokszor a Budaörsi Repülőtéren fejeződött be a helyi repülés.
Ezüstkoszorúját 1956-ban, Július 11.-én Hajduszoboszló - Nyíregyháza 64 km-es távon repülte meg.1956 szeptemberétől a Kossuth Lajos Kohó - és Gépipari - későbbi Kandó Kálmán Tech-

nikum esti tagozatára iratkozik be. Előző gimnáziumi tanúlmányait figyelembe véve a második osztályba veszik fel. Később levelező tagozatra iratkozik át, mert vidéki repülőtereken lessz parancsnok.
Időközben megromlik feleségével való kapcsolata és amikor Lajost kinevezik a Maklártájai Sportrepülőtér parncsnokává, felesége beadja a válókeresetet. Ekkor már második éve repültünk Makláron és a gépeket szétszedett állapotban tároltuk az "aeromalom"-ban. Az MHS Megyei Elnökség és a klub tagsága ebben az évben épített hangárt. Lajos koordinálta és szervezte az anyagbeszerzést, szállítást, a klub adta a szakembereket. Nagyrészt társadalmi munkával épült fel a hangár. 1957 őszén még sátorhangárt építettünk a PO-2 nek a vontatótáborra, 78' őszén már tető volt a hangár felett.
1959 telén Pipishegyen kísérleti hullámtábor volt, amelyen Lajos is részt vett. Repültek hullámot, de nem voltak igazán meggyőzőek az eredmények ezért csak sok évvel utána kelt életre a mátrai hullámrepülés.
A motoros sportrepülést 1957-ben kezdte Lajos Budaörsön, Fecske, Kánya és Pajtás repülőgépekkel. 1959-ben Fürj-el és PO-2-el repült. 1959 Februárjában hivatalosan is elvált a feleségétől. Ezt követően vált szorosabbra kapcsolata velem (Udvarhelyi Katalinnal).
1960 Február 24-én áthelyezték a Kaposujlaki Repülőtérre parancskoknak. Ebben az évben kapott műrepülő kiképzést. Itt is építkeztek a reptéren. November 25-től megvált az MHSZ-től és a MIKI-nél (Műszeripari Kutató Intézet) állt munkába. 1961-63-ig Gödöllőn repült a Dózsa Repülőklubban. Itt végzett műszerrepülő kiképzést és 1963 Április 25.-én Június 18-al felhőben repülte meg az aranykoszorú magassági feltételét 4150 m-rel. Gödöllőn történt, hogy egy növendék kis hijján kasztrálta rakétapisztollyal. Játtszott vele, de az töltve volt és elsült a kezében. A lövedék elsüvített Lajos lába közt 10 cm-re a férfiasságától, kihasítva egy darabot a jobb combjából.
Ez évben hívták be utólagos kiképzésre azokat, akik fiatalon kimaradtak a sorkatonai szolgálatból. Lajos, Kisely Ernővel eggyütt Pétervásárára került. Amit itt műveltek, az egy külön sztori.
1964-től Eszergomban repült a Dózsa Klub. Ősztől kezdve együtt jártunk oda motorral. Ebben az évben jegyeztük el egymást. 1966-tól repültünk Farkashegyen, először a BHG Klubban. 1966 Augusztus 19.-én volt az esküvőnk. Amikor a BHG vitorlázó szakosztálya megszünt, a MÁV Klub átvette a BHG repülőinek egy részét. Lajos oktatott, általában a középfokot vezette. Jellemző volt rá a termik erősség érzéke. Egy alkalommal Blanik-kal repültünk, a Velencei-tónál 5m-t csavartunk, amivel nem volt megelégedve. "Van itt több is" - mondta és otthagyta az 5-öst. A körmömet rágtam, de ő megtalálta a 6 m-t!
A motoros szakosztállyal Budaörsön repült. Repült Z-226-al, Z326-tal és PZL 101-gyel.
1970 Április 27.-én fia született, ami nagyon boldoggá tette. Ezen a nyáron építette a MÁV az új faházat. Lajos erről sok fotót készített. Novemberben mi is belevágtunk a lakásépítésbe.
1971-ben Dunakeszin a Budapest Bajnokságon szállítókocsizott. Ebben az évben rendezték meg a 1950-51-es Békéscsabai Oktatóiskola húszéves találkozóját. Sokan összejöttek, még volt oktatóik is. 1972-ben Farkashegyen a Csepel Klub által rendezett versenyen vett részt.
1973-ban az első Gemenc-bajnokságon "nagykategóriában" Foka 5-tel 5. helyezett lett.
1974 Májusában Dunakeszin versenyzett, középmezőnyben végzett. Ez év Júniusában költöztünk be felépült lakásunkba. Ekkor nyújtották be jogvédelemre a főnökével együtt tervezett és szerkesztett pneumatikus huzatjelző és mérő készüléküket. Feltalálói díjjukat felezték. Ezt 1975-ben kapták meg. Jellemző Lajosra, hogy kiment az autópiacra és vett egy 6 éves S 100-as Skodát úgy, ahogy én a piacon 2 kiló krumplit.
Nyáron indult a Budapest - bajnokságon Farkashegyen. 1976 -ban vesztette el édesapját. A sport területén ez eredményes éve volt. A Dunakeszi Budapest-bajnokságon kétüléses kategóriában indultak Szenkovits Lajossal, Bociannal. Harmadik helyezést értek el. Julius 4-én fejezte be aranykoszoruját Farkashegy-Dunaszekcső hurokkal. A Gemenc-bajnokságon Jantar 1-el repülte F1 teljesitményét 345 km-el.
1973-78 között Farkashegyen vontatott, 78-tól párost is. Ismét versenyzett Dunakeszin Foka 5-tel. 1979 Május 19-én Farkas Lajos és Sinka Lajos jantárokkal párosban repültek 510 km-t (F2) Farkashegy-Szatymaz-Szigetvár-Farkashegy háromszögön. Az éves díjkiosztón Csepelen a Sinka Lajos-Farkas Lajos páros a 300 km feletti páros replésért járó díjjaikat vehették át. Lajos a repülés terén végzett 30 éves munkájának elismeréseként Honvédelmi érdemérmet kapott.
1980-ban szerveződött egy kis csapat a Lengyel Tátrába hullámrepülésre Novy Targ-ba. Az Aero Klub Tatrzanski fogadta őket. Megrepülték az ellenőrzőt, a Puhacz típust, de hullámhelyzetük nem volt. Július 6-tól Farkashegyi versenyen vontatópilóta volt. Munkahelyén kiváló feltaláló kitüntetést kapott (szorzóelem szerkesztés).
1981-ben a Kohász-Kupán Dunaújvárosban Jantár 1-el a szabad kategóriában 3. helyezett lett. Terepvontató vizsgáját 1982-ben tette le. Az Augusztus 20.-i dunai parádén a "Viszontlátásra" transzparenst vontatták.
1983-ban Farkashegyen rendezték az Oldtimer Rally-t. Itt szolgálatot teljesített és vontatott. Repült az 5500-as Góbé-val, Cumulussal és Mozway-el, az újjáépített Július 18-al.
Terpó György kezdeményezésére a MÁV és a MÁV RE között létrejött szerződés szerint gyerektáborokat szerveztünk Farkashegyen. Célja a repülősportok megismertetése a gyerekekkel és a klub a MÁV által való támogatása volt. Lajos ezekben a táborokban szakmai, technikai segítséget nyújtott és gyerekrepültettést vállalt. Barcs László (1981-tól klubtitkár), mivel rajzolni nagyon tudott, klubszintű oklevelekkel ismerte el a táborosok munkáját.
1984-ben Vilgával kényszerleszállást hajtott végre a körtésben. A hosszúfalon már nem kapott benzint a motor. A vontatmányt leoldatta, a repülőteret nem tudta már elérni. Ez után már nem kapta vissza motoros szakszolgálati engedélyét.
Majdnem minden évben részt vett a hullámtáborban, de nem jött össze a tiszta 5000 métere.
1987-ben Góbéban Dunakeziről vontatott a Hungaroringre a Forma-1 megnyitójára. 1988-ban az MHSZ és jogelőd szervezeteiben hosszabb időn át kifejtett eredményes tevékenysége elismeréséül kitüntetést és emlékérmet kapott. Munkahelyén kiváló dolgozó elismerést kapott.
Nyugdíjba 1989 Szeptember 8-án ment. Dolgozott még Coopex kiszövetkezetnél. 1991 Augusztus 19.-én 25. házassági évfordulónkon együtt repültünk IS-28B-vel. Lőb Gyula rádión gratulált nekünk. És akkor megszólalt a magyar sportrepülő légtér: aki a levegőben volt, mindenki gratulált Pértől Békéscsabáig. Egésszen meghatódtunk mindketten.
Lajos November 10-én repült utóljára egyedül Jantár 2B-vel 2 óra 33 percet,

1967

Az eredmények hasonlóak voltak az előző évben elértekhez. A versenyrepülés terü¬letén fejlődés mutatkozott, a XVIII. Nemzeti Versenyen ugyanis a standard kategóriá¬ban, Sinka Lajos a 4., Szentvölgyi Tibor a 9. helyezést érte el. Az I. Dudapesti Vitor¬lázórepülő Bajnokságot Háhner István nyerte. A vele géppárban repülő Kesselyák Mihály a 4. helyen végzett. Ezen a versenyen bebizonyosodott a géppár repülés előnye,
A kiképzésben átlagon felüli számú alapvizsgát teljesített a repülőklub. A telje¬sítményrepülést reprezentáló távrepülések száma az előző évihez viszonyítva több mint két¬szeresére emelkedett 1966-ban 1967-ben Már érezhető volt az URH rádió-telefo¬nok használata. Közvetlen kapcsolatot biztosítottak az egy időbeli távot repülők között.



Szalai Sándor gyermekével a starton.



A Góbé startra készül. Feszes a csörlőkötél, és indul a Góbé.





Liptai Nándor felszállásra készül a HA-3322-es Pilissel.
A kép bal szélén Kunár György látható.



Kitolják a startra a Super Futárt.



A Fóka és a Góbé a starton.



Szentvölgyi Tibor felszállásra készül a Fókával.



A “B” Futár csörlőkötélen.



Repül a Super Futár.



Az A-08B Sirály a starton, Kalmár István oktatóval.



Egy ismeretlen vontató pilóta a Po-2-ben.



Kunár György a Sirállyal készül felszállásra. Ez a gép ma a Közlekedési Múzeum Repüléstörténeti tárlatán látható.

1968

1968-ban még inkább bebizonyosodott: a távrepülésben az összehangolt, közös munka figyelemre méltó eredményeket hoz. A versenyeken a klub fiatal oktatói, illetve teljesít¬mény repülői olyan teljesítményeket értek el, amilyeneket a klub tagjai addig nem repültek. Nagymértékben hozzájárult ehhez a rádiókészülékek biztosította, közvetlen kapcsolattartása.
A Dunakeszin megrendezett Országos Válogató Bajnokságon, a kisgépes kategóriában a három dobogós helyet a klub tagjai Háhner István, Sinka Lajos és Kesselyák Mihály nyerték meg. Nagygépes kategóriában is igen jó helyezést értek el: Csonka Ferenc a Szentvölgyi Tibor a 8. helyen végzett. A versenyeken elért eredmények alapján a válogatott keretben az MHSZ MAV Röpülő klub tagjainak száma ötre emelkedett. A kiképzés területén viszont visszaesés mutatkozott a hosszabb ideig tartó repü¬lési tilalom, valamint a Szövetség által a klubokban végrehajtott átszervezések miatt ugyanis a repülési idény igen korán befejeződött. Ebben az évben az átszervezés következtében megszüntetett BHG Repülőklub vitorlázórepülő szakosztályának aktív tagjai majdnem teljes létszámmal átkerültek a klubhoz. Mivel a két repülőklub külön-külön is országosan - a legerősebbek közé tartozott, így a MÁV Repülőklub, a megnövekedett létszámmal, bizakodva nézhetett az elkövetkező évek elé. Klubunktól a versenyrepüléseknél figyelembe vehető utánpótlás négy tehetséges fiatal teljesítményrepülő átkerült a motoros repülés területére, mint a műrepülő utánpótlás¬keret tagja. Hiányukat az átvett új klubtagok pótolták. A megszűnt BHG Repülőklub nemcsak tagságával erősítette a MÁV Repülőklubot, hanem a repüléshez szükséges technikai eszközök átadásával is. Használatba vételük az elkövetkezendő évek eredményeiben is nagymértékben megmutatkozott. így egy nagyteljesítményű Foka C, egy Super Futár C típusú repülőgép, továbbá négy XJRH rádió-tele fon, valamint több barográf került a klub használatába. A repülőgépekkel természetesen a MÁV Repülőklub gépállományának minőségi és mennyiségi összetétele is kedvezően alakult.





Nagy Károly (bal oldalon) és Kunár György (jobb oldalon) gyalogolnak 1968 Augusztus 21-én.



A B-2 pilist betolják a vontató sorba.A második kép hátterében a Po-2 melegít.



1969

Az 1969. évben elért eredményekben megmutatkozik a,minőségi és mennyiségi változás, a Klub létszámában, valamint a repülés zavartalan lebonyolítása, illetve a kedvezőbb időjárási viszonyokban.
Ez évben Dunakeszin megrendezett Nemzeti Versenyen a kisgépes kategóriában, Csonka Ferenc az 1. helyezést érte el, Sinka Lajos a 7. lett. Nemzetközi kategóriában is igen szépen szerepeltek a klub tagjai: Háhner István a 3. Sinka Lajos és Háhner István az NDK Nemzeti Vitorlázórepülő Bajnokságán (Neustadt-Glewében), 43 résztvevő között a 12, illetve a 17. helyezést érték el. Eredményeik nem mondhatók rossznak, mivel először szerepeltek külföldön, ismeretlen időjárási és földrajzi adottságok között. A klub kiképzési munkája és teljesitményrepülése is átlagon felüli eredményt bizonyít: 30 alapvizsga, 141 távrepülés. Ebben az évben ismét született egy aranykoszorú, Nagy Károlyé. A 300 km-es háromszögrepülés teljesitésével, 1969. julius 26-án fejezte be az "E" vizsgát. Szomorú esemény is történt a klub életében, a felszabadulás óta nem fordult elő halálos kimenetelű baleset. 1969. julius 27-én Lakits Tamás vitorlázórepülő oktató 300 km-es háromszögrepülésre indult, s a kedvezőtlen időjárás miatt, Adony község mellett leszállt. A visszavontatáskor, kideríthetetlen okból, alacsonyan leoldott, s lezuhant.
Súlyos sérüléseibe belehalt. Halála érzékenyen érintette a klub tagságát, mivel igen kedves és segitőkész barátot veszitettek el személyében.
Jelentős munkát végzett a klub vezetősége, ezen belül Hamenda Ferenc klubtitkár, a klub fennállása 40 éves évfordulójának méltó megünneplésével kapcsolatban. Elnökségi ülésre meghivta a patronáló MÁV Vezérigazgatóság és a Vasutas Szakszervezet vezetőit. Ismertette velük a klub munkáját és az előtte álló feladatokat, a politikai és a honvédelmi nevelés, valamint a sport területén. A patronáló szervek képviselői még jobban megismerték a klub összmunkáját, továbbá a tagok áldozatkészségét, lehetőségeit.
A klubtagok igen mostoha körülmények között érték el kimagasló eredményeiket. Ugyanis a repülőtéren a lakóépület erősen elhasználódott, felszerelése elavult, továbbá a repülőgépek tárolása sem volt biztonságos. A támogató szervek képviselői ígéretet tettek arra, hogy számottevő anyagi támogatással segitik a klub még eredményesebb működését. Ennek alapján dr. Varga László pénzügyi szakosztályvezető javasolta, hogy a klub, a reális lehetőségek figyelembevételével, készitsen a ötéves tervidőszakra "Klubfejlesztési terv"-et, melyet a MÁV Vezérigazgatósága elé terjeszt. A klub vezetősége összeállitotta a klub akadálymentes működését és további fejlődését biztositó tervet. Ez a repülőklubok történetében egyedülálló kezdeményezés volt a patronáló szervek részéről, mivel ilyen tervet ezideig egyetlen klub sem készitett.



Szentvölgyi Tibor (bal oldalon) és egy másik versenyző vontatógépre várnak.



Szentvölgyi Tibor a "C" Fóka törzsét törölgeti.



Kósa György (Fűrész) a Super Futár belépőélét javítja.



A HA-4204 lajstromjelű Super Futáron pihennek, a Duakeszi repülőtér egyik hangára előtt.



Opitz Nándor az első gyémántkoszorús vitorlázórepülő a Fókát törölgeti.



Pilóták a "C" Futárnál.





Nagy Zoltán (bal oldalon) és Csonka Ferenc (jobb oldalon) a megtervezett távról alkotott véleményüket latolgatják.



Két versenyző egy Muchánál.

Háhner István a MÁV Sportrepülő klub nagysikerű versenyzőjét fotózzák egy Fóka elött.



Mitter Imre és kisfia egy Fóka-4-nél.





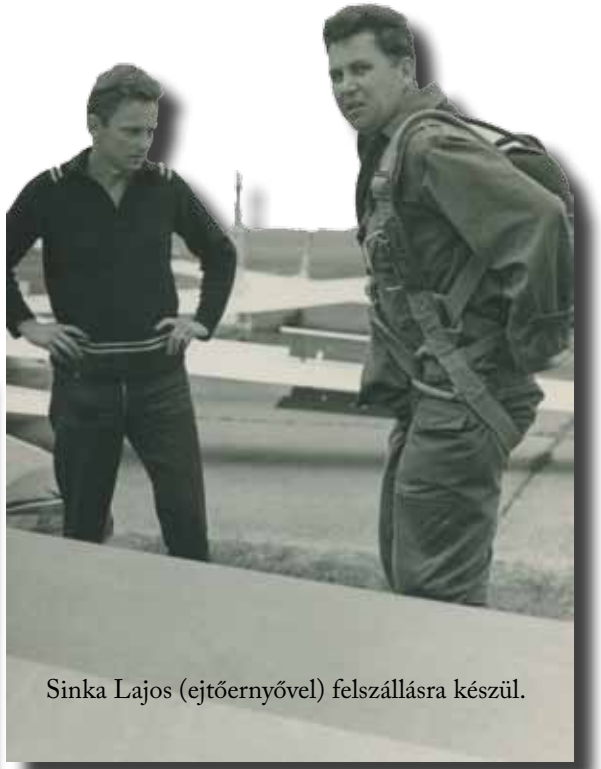
A magyar delegláció egy része.



Háhner István az egyik Magyar résztvevő.



Lent: A német Laminar.



Sinka Lajos (ejtőernyővel) felszállásra készül.



VI. NDK Vitorlázórepülő Verseny 1969

1970

1970-ben ünnepeltük a klub fennállásának 40 évfordulóját. A jubileumi ünnepségen megjelentek a MÁV Vezérigazgatóság, a Vasutasok Szakszervezete és az MHSZ Országos, illetve Budapesti Központ magas szintű képviselői. Az ünnepség fénypontja volt, amikor a patronáló szervek részéről bejelentették, hogy jóváhagyták a klub által előterjesztett "Klubfejlesztési terv"-et. A terv tartalmazta: a repülőtéren uj lakóépület létesitését, a korszerűség követelményeit kielégitő teljes berendezéssel, 8 x 48 m alapterületen, komforttal, hideg-meleg víz ellátással továbbá 69O m^2 alapterületű uj hangár épitését, valamint a verseny és klubrepülések további eredményeinek növeléséhez két Foka 5, két Jantár I és egy kétkormányos Bocian repülőgép beszerzését. Az ejtőernyős szakosztály részére több modern sportejtőernyő és korszerű személyi felszerelés beszerzését tervezték.

A közgyűlésen nemcsak a jó hireket lehetett közölni, szomorú bejelentés előzte meg őket. Egy perces néma felállással Hamenda Ferenc klubtitkárra emlékeztünk ugyanis. Klubunkban végzett két évtizedes áldozatkész, önfeláldozó munkájáért kellett volna köszönetet mondanunk, e helyett halálhirét kellett tudomásul vennünk. Magát nem kíméve, hosszan tartó, súlyos betegségére nem figyelve dolgozott klubunk még eredményesebb fejlődéséért, és a közgyűlés előtt 10 nappal, a klubból való hazautazás közben érte a halál.

Az ünnepi közgyűlés után a repülőtéren lehetőség nyilott repülőbemutató tartására melyen megjelentek a patronáló szervek képviselői. Megismerték a repülőtéren lévő klub objektumokat, s még inkább meggyőződtek róla, hogy a fejlesztési tervben jóváhagyott beruházásokat minél előbb meg kell kezdeni. Ehhez a munkához nagy segitséget nyújtott, Dr Maróth László, aki tervezőt és kivitelezőt szerzett, hogy mielőbb felépülhessenek az új létesítmények.

Ez évben, szintén a fejlesztési terv szerint megérkeztek a Foka 5 típusú, nagyteljesítményű repülőgépek. Ebben az évben nem rendeztek hazai versenyt, az egész éven át tartó, Magyar Népköztársasági Kupa és az Ezüskoszorúsok Országos Bajnoksága keretében azonban a klubok által benevezett versenyzők eredményeit, az évi teljesitményrepülésük alapján értékelték. A Magyar Népköztársasági Kupában, Sinka Lajos és Szentvölgyi Tibor a páros repülésben, valamint a 200 km-es zártpályás repülésben is a, 10. helyezést értek el. A Magyar Népköztársasági Kupa egyéni versenyben Sinka Lajos a 2. helyen végzett. A klubvezetés élére uj titkárt neveztek ki Falusi István személyében, aki eddig a nevelési felelősi feladatokat látta el, igen eredményesen, valamint Hamenda Ferenc betegsége alatt őt helyettesitette.

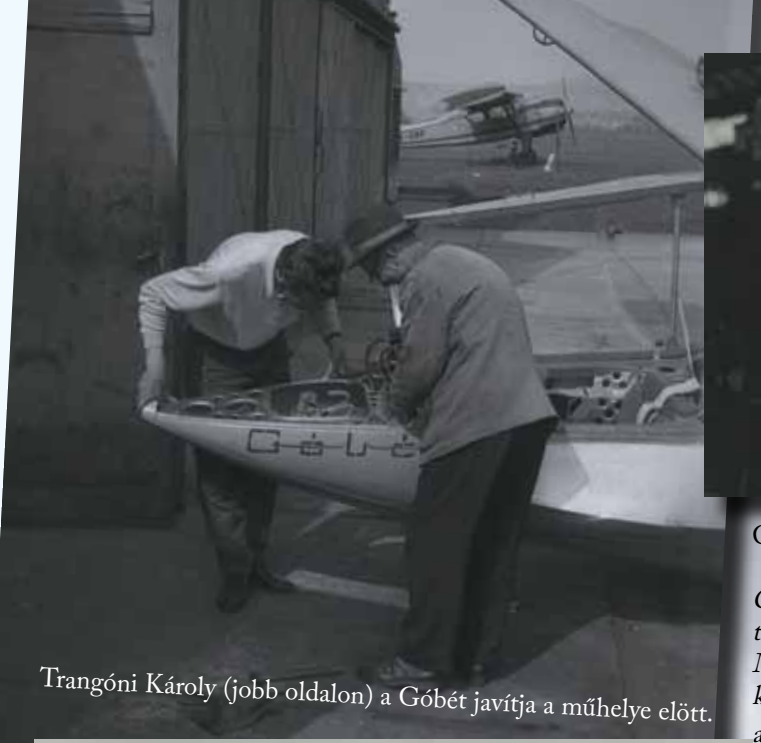




Felső kép: Mecher János az új Fóka-5-ben.
Alsó kép a Fóka-5 a hangárban.



A Standard Super Futár "törpe" Farkashegyen (R-22 SD)



Trangóni Károly (jobb oldalon) a Góbét javítja a műhelye előtt.



Gazdag Gyula



Farkas Lajos (bal oldalon) és Vincze Lajos.

Ő volt azoknak a pilótáknak az egyike aki a MÁV repülőklubban kezdett repülni az 1930-as években.





Az ünneplők egy pár üveg frissítő mellett.



Kalmár istván és Klapcsik Antónia.



Egy pilóta felszállásra készül a Fóka-5-el. A kép bal szélén Terpó György látható és mellette jobb oldalon Várhegyi Aladár.

40 éves a Közgyűlés 1970

1971

1971-ben megindult az építkezés a repülőtéren. Terveit a MÁV Házkezelési Főnökség fiatal tervezői készítették, Konya Károly vezetésével. A kivitelezési munkákat a MÁV Déli pályaudvari pályafenntartási főnökség (a fenntartási munkák elvégzése mellett), többlet munkaként vállalta. Igen kimagasló munkát végzett benne Orbán Mihály PFT főnök és Gácsi Ferenc pályamester, aki az építésvezetői teendőket is ellátta. Az építkezés kivitelezése során jelentős társadalmi munkát végzett és az időbeni befejezéshez nagyban hozzájárult Morotvai László, a Vezérigazgatóság osztályvezetője.
Az építkezés nagy és önfeláldozó munkát követelt a klubtagság részéről is. Egy szám ami jellemzi a munka nagyságát. Az építési napló alapján körübelül 20.000 órát dolgoztak társadalmi munkában (kiásták az alapokat, betonoztak, földmunkákat végeztek, összeállították az ÉRDÉRT épületet, tetőfedéssel együtt, parkíroztak, rendezték a terepet). Lelkesedésüket bizonyítja, hogy e nagy munka mellett igen eredményes évet zártak a kiképzés és a sport területén is. Ugyanis ez évben érték el, a felszabadulás óta először, a legtöbb felszállást: 6508, repült időt 3508 óra, vizsgát: 19 "B" és 18 "C" vizsgát, időtartamrepülést 113 db és távolsági repülést 226 db. A klub gépállománya ebben az évben a következő volt két Foka 5 HA-4251, HA 4253 (MÁV beszerzés), egy Foka C HA-4231 (MÁV beszerzés), egy Mucha HA-4232 (MÁV beszerzés), öt Esztergom és öt Góbé (központi ellátmány) Még arra is vállalkozott a repülőklub ez évben, hogy megrendezi az I.Farkashegyi Vitorlázórepülő Versenyt. Erre Szalma János, a vitorlázórepülő válogatott keret vezető edzője, a klub tagja tett javaslatot, hogy lehetőség nyíljon a keret személyi összetételének bővítésére. Az elképzelést több klub támogatta és valósította meg. Például: a miskolci és a dunaújvárosi klub is rendezett hasonló versenyt.A farkashegyi verseny igen eredményesen zárult. Ehhez hozzájárult a kedvező időjárás, valamint Szentvölgyi Tibor klubedző igen aktív és áldozatkész munkája, továbbá a versenyvezetőség (Kapeller József repülőtérparancsnok, Sinka Lajos, dr. Rédei Béla, Háhner István, Polgár László). A kedvező időjárás kihasználását biztosította a jól szervezett és reális prognózist adó meteorológiai szolgálat, melyet dr. Tóth Pál ésRétlaki Győző látott el. A versenyen nyolc értékelhető számot bonyolítottak le. Két 300 km feletti, öt 200 km körüli és egy 100 km-es feladatot, melyeket a versenyzők legtöbbje megrepült. Ebben az évben Háhner István 300 km feletti távrepülésével ismét született egy aranykoszorú. Különböző versenyeken már 24 fő indult a repülőklub színeiben. A Szocialista Országok Nemzetközi Vitorlázórepülő Versenyén a nemzetközi kategóriában Csonka Ferenc a 9., a standard kategóriában Háhner István a 10. helyezett lett. A Magyar Hépköztársasági Kupában, Sinka Lajos egyéni helyezettként a 6., Kilián István a 10., Tarnai Endre a 11., lett. A páros repülésben Farkas Lajos és Sinka Lajos 3., Farkas István és Dr. Szabó Károly 4. , Daróczi János és Réthy Jenő 5. helyezést értek el. A csapatverseny győztese, a MÁV csapata: Szekeres Tamás, Tarnai Endre és Veres András. A Román Országos Bajnokságon Szentvölgyi Tibor a 8., Sinka Lajos a 11. helyen végzett. A dunaújvárosi Területi Vitorlázórepülő Versenyen, nagygépes kategóriában Polgár Péter 1. helyezést ért el. A miskolci Területi Vitorlázórepülő Versenyen, a nagygépes kategóriában, Farkas István a 4., Papp Sándor a 6. helyen szerepelt. A kisgépes kategóriában - ugyanezen a versenyen, Veres András az 5. helyezett lett.
Az I. Farkashegyi Vitorlázórepülő Versenyen a nagygépes kategóriában dr. Szabó Károly 2., Tuskó Mihály 6. helyezést ért el. A kisgépes kategóriában Daróczi János 4., Kilián István 5. helyezett lett. Az utánpótlás kategóriában Vöröss Csaba 1., Bajor József 2., Trangóni Béla 6. helyezést ért el.



A tető építése.



Felkerülnek a mervítők. A kép bal oldalon, cigarettával Szenkovits Lajos.

Épül a faház 1971-1972





Ássák a hangár alapját Mecher János irányításával aki a kép jobb szélén látható. Továbbá az előtérben balról a harmadik Szenkovits Lajos, a negyedik pedig Terpó György.



A hangár acélszerkezete még téglafal nélkül.



Megérkezett az acélszerkezet.

Épül a 2.hangár 1971-1972



A HA-4200 lajstromjelű Super Futár B típusú gépet a szél átvágta és összetörte a starton.



Hogyan kell szétszerelni a Góbét.?



Wimmerné Sántha Anikó a Június 18-ban.

Tolják a Super Futárt a gép függőleges vezérsíkjánál Czigler Klára látható.



I. Farkashegyi Vitorlázórepülő Verseny 1971



A MÁV Repülőklub versenyzői egy Fóka elött beszélgetnek. A törzsön ül Falusi István, mellette bal oldalt Réthy Jenő, jobb oldalt Mecher János és Csatorday Károly.



A Bocian és pilótái a MÁV hangár elött.



R-22 SC és D Super Futárok színesben.





Csiszár Ágnes a Fókával versenyzett. (Nagygépes kategória 3.helyezés). A gép mellett bal oldalon Szereday Pál látható.



Versenyzők egy Mucha elött. A kép jobb széllén Polonyi Károly látható.



A mezőny egy része vontatógépre várva. Előtérben a HA-4217-es Super Futár.







Felső kép: Polonyi Károly a Csepel Vasmű Repülőklub versenyzője a Standart Futárral versenyzett.

Alsó kép: Egy versenyző a HA-4217-es Super Futár mellett. Háttérben egy PZL-101 Gawron melegít.

A verseny emlékplakettje.



A MÁV versenyzői néhány pilóta társaságában.
1.Szentvölgyi Tibor
2.Háhner István
3.Sinka Lajos



Rödönyi Károly a verseny záróbeszédét mondja. A kép jobb szélén Falusi István látható, aki a harmincas évek elején kezdett repülni a MÁV repülőklubban.

Pollermann Judit

Csiszár Ágnes

Szenkovits Lajos

Polonyi Károly

KGST Verseny 1971



A Csehszlovákok csapata.



A Lengyel csapat.



A dobogósok a női kategóriában.
1. Wimmerné Sántha Anikó.

Wimmerné Sántha Anikó Kassai Béla Sinka Lajos Háhner István Thury Kornél



A Német csapat.



Marosvásárhely fölött vontatásban, a Fókával, egy Wilga mögött.

Román Országos Vitorlázórepülő Verseny IASI 1971



Szentvölgyi Tibor

Sinka Lajos



A MÁV-os csapat a Fókánál. A kép jobb oldalán Szentvölgyi Tibor, a balon pedig Sinka Lajos áll.



1972

Az elkészült hangár és faház 1972-ben



Elkészült a hangár és teljesen befejeződött a lakóépület épitése. A II. Farkashegyi Versenyen - melyet a Csepel Repülő Klub rendezett. Már az uj épületben szállásolták el a résztvevőket. A lakóépület vízellátását egy 3 m^3-es tartálykocsiból, hidrofor segítségével biztosítottuk. Az ez évi farkashegyi versenyen újabb nagy veszteség érte klubunkat. Dr. Csatorday Károly külügyminiszterhelyettes, klubunk tagja, távrepülés közben életveszélyesen megsérült, s két nap múlva a kórházban meghalt. Ezzel súlyos csapás érte a magyar repülést, mivel nem csak a klub érdekében fejtett ki magasszintű tevékenységet, hanem szabad idejének nagy részét a magyar repülés ügyének előbbrevitelére áldozta. Halála mélyen megrendítette a klub tagságát, az egész magyar repülővilágot, valamint a repüléssel kapcsolatban lévő és szimpatizáló embereket. Nagyon jó barát távozott közűlünk, aki igen nagy nemzetközi tekintélyét, beosztását feledve mindig vidám hangulatot és jó kedélyt árasztott maga körül, mind a klubban, mind a repülőtéren. Emlékének megőrzésére a klub megalapította a "Csatorday Vándor Kupát", melyet minden évben, a Budapest Bajnokság nagygépes kategóriája 3. versenyszámának győztese nyer el (Csatorday ugyanis a 3. versenyszámban szenvedett halálos végű sérülést). A Nemzeti Vitorlázórepülő Bajnokságot ez évben Háhner István nyerte meg. Szentvölgyi Tibor 5., Sinka Lajos 8., Csonka Ferenc a 14. helyezett lett. A Magyar Népköztársasági Kupában egyéni 1.-2. helyezést ért el Papp Sándor. A 100 km-es háromszögrepülés győztese Szentvölgyi Tibor. A 100 km-es háromszög páros repülés győztese Bajor József és Szentvölgyi Tibor. A 100 km-es hurokrepülés páros győztese Bajor József és Papp Sándor. A csapatverseny 2. helyezettje: Daróczi János és Szentvölgyi Tibor.
A II. Farkashegyi Vitorlázórepülő Versenyen a nagygépes kategóriában: Tuskó Mihály 4., Daróczi János 5., Szentvölgyi Tibor 6. helyezett lett. A miskolci Avas Kupán 20. helyezést ért el Papp Sándor. Az Ezüstkoszorusok Országos Bajnokságában Bajor József 5. helyezést ért el. Ebben az évben az Országos Központ maximálta a klubok által végrehajtható felszállási számot 5000 felszállá és a repült időt 1200 óra. A szűkebb lehetőségeken belül is biztositani tudtuk azonban az eredményes kiképzési és sportmunkát. Szalma Jánost Paul Tissandier-diplomával tüntették ki.





Kovács Pál berepüli a Fóka 5-öt. A gépnél segít Szentvölgyi Tibor. A gép melett ballonkabátban Szenkovits Lajos áll.

Várközi Lajos gépnek a roncsai.





Várközi Lajos a Cobra-15-ben Szentvölgyi Tiborral. A kép a Világbajnokságra felkészítő táborban készült. Később, ezen a versenyen halálos balesetet szenvedett ezzel a géppel.

Edzőtábor Farkashegy, Dunakeszi 1972



Kassai Béla a Fóka-5-ben.



Pollermann Judit és Szalma János Farkashegyen.

Csatordai Károly a Muchában.



Szentvölgyi Tibor

Csatordai Károly





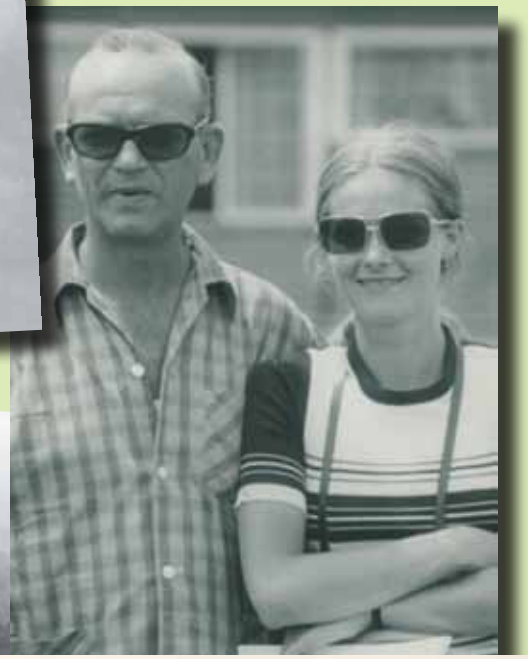
Csatordai Károly Muchájának a roncsai.

1973

Farkas István a HA-4213-as Super Futárban. A gép előtt Papp Sándor áll.



Pálinkás György



Reményi Mária

A farkashegyi repülőtér parancsnoki tisztjét Badacsonyi Béla vette át, az előző parancsnok, Kapeller József ugyanis átkerült a MALÉV-hez, azóta már kapitány. Ez évben ismét klubunkra hárult a III. Farkashegyi Vitorlázórepülő Bajnokság megrendezése és lebonyolitása. A munkából megint Szentvölgyi Tibor végezte a legtöbbet, a tőle megszokott precizitással és intenzitással.
Az új lakóépület berendezésére, a már korábban összeállított, s a MÁV Vezérigazgatóság által jóváhagyott, fejlesztési terv javára, 600.000 Ft-ot kapott a klub. Ebből az összegből igen kényelmes és tetszetős bútorzattal lehetett berendezni az épületet, mely a verseny idejére elkészült, s első alkalommal a farkashegyi versenyeken, igen kulturált körülmények között szállásolhatták el a versenyzőket.
A szakosztály tagjai ismét igen jelentős társadalmi munkát végeztek, a vizellátás megoldásának érdekében. A földbe süllyesztettek egy 6 m^3-es vasúti tartálykocsit. A vízellátás problémája mind a két klubot a MÁV-ot és a Csepelt erősen foglalkoztatta, hogy Farkashegyen valamilyen módon vizet lehessen produkálni. A Csepel Repülőklub két 20 méter körüli fúrást végeztetett, amely nem járt eredménnyel, a kutak vízhozama igen alacsonynak bizonyult. A Honvédelmi Minisztériumtól ígéretet kaptunk, hogy társadalmi munkában biztosítják egy 200 m-es fúrás elvégzését, de ehhez geológusokkal meg kellett állapittatni a fúrás helyét és körülbelüli mélységét. A geológiai méréseket szintén társadalmi munkában, a Geológiai Intézet végezte el. Az eredmények feltárták, hogy a repülőtéren vizet csak nagy mélységből lehet biztosítani (1000 m minimális fúrási mélység)a mélyfúrás pedig költséges, társadalmi munkában elvégezni lehetetlen. Noha a repülőtéri vizkutatási munkálatokat Trangóni Mária és Radványi Zoltán igen aktiv társadalmi munkával szervezte meg. A repülőtér vizellátása még mindíg nem oldódott meg.
Válogatott kerettagjaink közül Háhner István, a Franciaországban rendezett Nemzeti Bajnokságon vett részt, amely a világbajnokság felkészitő versenye volt és a 10. helyezést érte el. A Román Nemzeti Bajnokságon Szentvölgyi Tibor indult, ahol szintén igen erős nemzetközi mezőnyben 9. helyen végzett.
A hazai Nemzeti Bajnokságon Csonka Ferenc 5., Szentvölgyi Tibor 7., Háhner István 8., Sinka Lajos 16. helyezést ért el. A Szegeden rendezett Országos Válogató Bajnokságon öt klubtagunk vett részt, közülük Papp Sándor 3., Szekeres Tamás 8., Daróczi János 11. helyezett lett. A Gemenci Vitorlázórepülő Bajnokság nagygépes kategóriájában Farkas Lajos 5. helyen végzett. A III. Farkashegyi Vitorlázórepülő Versenyen Nagy Károly a nagygépes kategóriában a 7., Tarnay Endre a kisgépes kategóriában az 5.lett.
A magyar népköztársasági kupában ebben az évben kimagasló, illetve említésre méltó eredményt nem értünk el, viszont az Ezüstkoszorúsok országos bajnokságán a 100 km –es háromszög repülés győztese Szekeres Tamás lett.

Az 1973-as Farkashegyi Verseny gépeinek egy része.



Dr. Szabó Károly a Szegedi verseny során, egy terepreszállás alkalmával, összetörte a HA-4253-as Fóka-5-öt.



Falusi István

Szabó Antal a beszédét mondja a verseny kezdetén.

Rödönyi Károly



III. Farkashegyi Vitorlázórepülő Verseny 1973



A mezőny gépei várakozóban. Előtérben egy Fóka-4-es.



A mezőny gépparkja még a hangár elött.



A Fóka-4 a kor egyik kedvelt versenygépe.



Szentvölgyi Tibor a versenyszám tartalmát taglalja. háttérben a ZSUK (kékcsoda).



A Super Futár vontatógépre vár.

A díjátadó. A versenyeken a kornak megfelelő érdékes díjakat adtak át, például porcelánokat, rádiót, magnót stb.



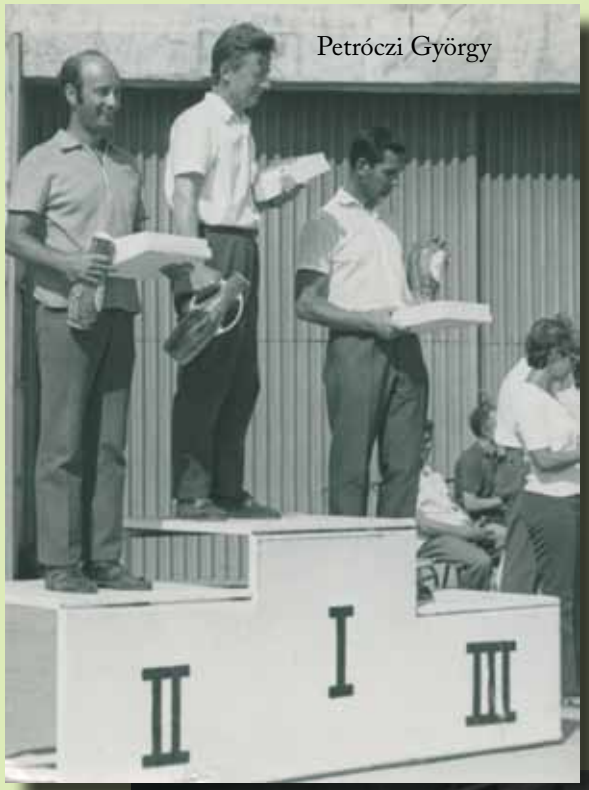

HA-4202

XX. Nemzeti Vitorlázórepülő Verseny 1973

Szereday Pál

Gönczi Péter

Bartha Béla a verseny egyik látogatója. Ő volt a dezméri cserkészerepülők vezetője.



Petróczi György



Pilóták egy Fóka-4 elött. Balról-jobbra Gönczi Péter, Dovák István, Háhner István.



1974

Ez az év a farkashegyi repülőtér történetében jelentős állomás; megoldódott a viz- ellátás csaknem két évtizedes problémája. A legjobb változatot biztosították, nagy beruházással és társadalmi munkával. Ugyanis Budakesziről kellett kiépíteni, 2500 m hosszan, a 100 mm-es nyomócsövet. A nagy munka megvalósítása Szunyogh Károly elnökségi tagunk nélkül szinte lehetetlen lett volna. Ezt a megoldást régebben elvetették, mivel a Vízművek a Budakeszi Tanács hozzájárulása nélkül nem engedélyezte a vizbekötést. A vizellátás egyetlen reális megoldási módjának ügyéhez megnyerte dr. Koltay László osztályvezetőt, a Vízügyi Hivataltól, aki jelentős többletmunkával áthidalta, illetve elháritotta a felmerült akadályokat, tervezőt, kivitelezőt keritett és 300.000 Ft beruházási keretet biztosíttatott. Az MHSZ Budapesti Vezetősége biztosította a fedezetet a szükséges csővezetékre. A MÁV és a Csepel Repülőklub a fennmaradó költségeket közösen fedezte (fele-fele arányban). Ezzel a vízbekötéssel megszűnt a repülőtér legnagyobb problémája, az összkomfort biztositható lett! Végre elérkezett az az idő, hogy a nagyon szépen berendezett új lakóépületét használhassa a klub tagsága, s ne lajtkocsiról kelljen a vizet hordani.

A versenyrepülés területén ismét eredményes volt az év. A Dunakeszin megrendezett Nemzeti Vitorlázórepülő Versenyt Háhner István nyerte, Szentvölgyi Tibor a 3., Sinka Lajos a 16. helyen végzett. A Budapest Bajnokságon Tarnay Endre a 4., helyezést érte el. A Gemenci Vitorlázórepülő Bajnokság standard kategóriájában Kilián István 4., Kalász Tibor 5. lett.
A Magyar Népköztársasági Kupa csapatversenyében a MÁV csapata: Mecher János, dr. Szabó Károly, Vadon Miklós 2. lett. A 100 km-es zárt pályás repülésben ugyanez a csapat a 3. helyezést érte el.
A Vasutasok Szakszervezetétől külön támogatásként új gépkocsi vásárlására kaptunk fedezetet. A gépkocsi vásárlása már nagyon időszerű volt, mivel a, már használtan vásárolt gépkocsink a "kékcsoda" igen megérett a nyugalomba vonulásra. Annyira elhasználódott, és üzemeltetése igen gazdaságtalan volt, a kényelmetlenségről nem is beszélve.
A klubhelyiség berendezése is fejlődött. Az eddigi olajfütéstől, mely igen kényelmetlen, egészségtelen volt, áttérhettünk a gázfűtésre. Ezzel megoldódott a klubhelyiség fűtése, s egyben a klubélet is megélénkült. A kényelmesen berendezett és végre nem "illatos fűtesű" helyiseget igen szívesen látogatják a klubtagok. Egyre többször rendeznek hétvégi összejöveteleket.

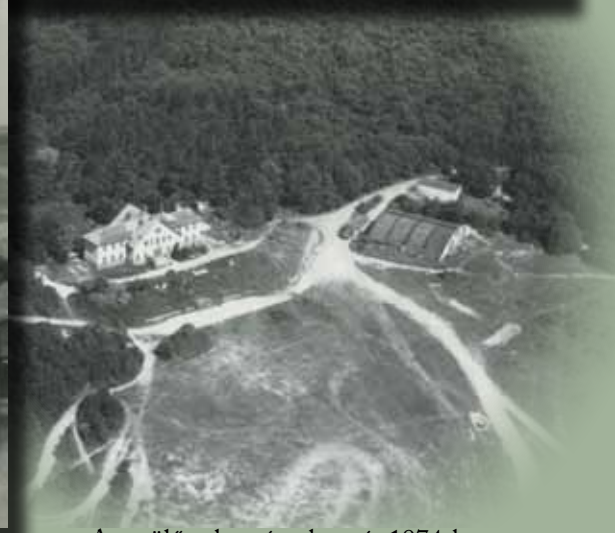




Szűcs Antal Szegeden egy terepvontatás után az átfordult PZL-el.



Életkép a starton.



A repülőotthon és a hangár 1974-ben.

A HA-4214-es Super Futár 1974-ben.



XXI. Nemzeti Vitorlázórepülő Verseny 1974



A verseny megnyitó ünnepsége a hangár elött.



Háhner István Szentvölgyi Tibor



A versenyen ilyen matricát adtak a pilótáknak.



Kitolják a Fóka-4-et a hangárból.



1975

Klubunk gépállománya ez évben, mind minőségi, mind mennyiségi szempontból szépen gyarapodott. Megérkezett a Vasúti Főosztály jóvoltából, szintén a fejlesztési terv keretében, elsőnek, a Lengyelországból rendelt új kétkormányos, SZD-9 Bocian típusú vitorlázórepülőgép, a teljesitményrepülők utánpótlása, a kétkormányos gépek már jelentkező hiányának pótlása, valamint kétüléses magyar rekordok megdöntése céljából. A kétüléses országos rekordokat az új repülőgéppel (vélte a klubvezetőség) könnyen meg lehet és kell is dönteni. Már ez évben új rekord született a Bociánnal: a kétüléses gépek női hurokrepülés távolsági rekordját döntötte meg Szentvölgyi Tiborné és Farkas Lajosné, 106 km-es távolsággal.

A Szocialista Országok Dunakeszin megrendezett Vitorlázórepülő Bajnokságán Háhner István a 2., Szentvölgyi Tibor a 4. helyezett lett, a magyar résztvevők közül a legeredményesebbek voltak. A klub válogatott keret tagjai a külföldi versenyeken is igen szépen sze¬repeltek. Háhner István a Finn Nemzeti Bajnokság "klubgép" kategória győztese lett. Szentvölgyi Tibor a Román Nemzeti Bajnokságon 3. helyen végzett. Teljesítményeikkel, illetve eredményeikkel biztosították maguknak, hogy az 1976-os világbajnokságon a magyar színeket képviseljék. Háhner István "Az év legeredményesebb vitorlázórepülő sportolója" címet is elnyerte. Az Országos Válogató Bajnokságon Sinka Lajos 9., Kilián István 11., Kalász Tibor 13. helyezést ért el. A Budapest Bajnokságot ez évben Farkashegyen, a Csepel Repülőklub szervezte és bonyolította le. Sajnos a kedvezőtlen időjárás miatt a versenyt nem lehetett értékelni.

A Magyar Népköztársasági Kupában a 200 km-es páros repülés évi győztese Dr. Szabó Károly és Sinka Lajos lett. Ebben a kategóriában Réthy Jenő és Vadon Miklós 4. a helyezést érték el.

A klub tagsága a kiképzés területén is kiemelkedő eredményt, jelentős vizsgaszámot ért el. 40 vizsgát teljesített. A teljesitményrepülők eredményei is felül-multák az átlagot. A sportban és a versenyeken elért sikereken igen jól lemérhető az új nagyteljesítményű Jantar-1 repülőgépek hatása. A versenyhelyezések, illetve a teljesitményrepülések is ezt tükrözik.



Bartha Béla látogatása a MÁV Sportrepülőknél. A gép hátsó ülésben Szentvölgyi Tibor ül. A gép belépőélénél Bartha Béla. 1975 Augusztusa.

Országos Vitorlázórepülő Válogató Verseny 1975



A HA-4352-es Jantar-1-be vizet töltenek.



Csendélet a mai sárkányos hangár elött.

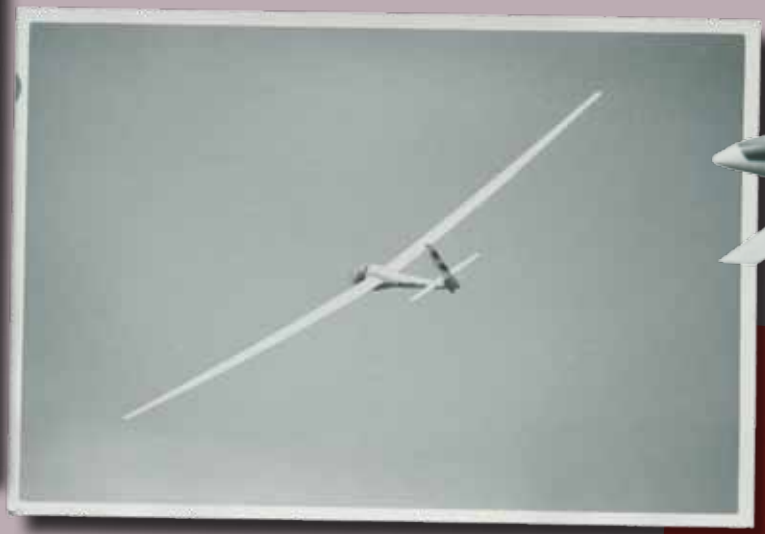


Egy Mucha a reggeli kipakloás után.

Szocialista Országok Vitorlázórepülő Bajnoksága 1975



Jantar-1 a célvonalban.



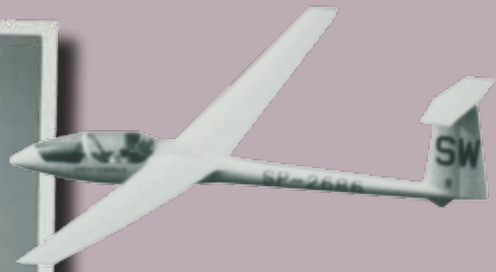
Egy Cirrus VTC a célvonal átlépése után magasságot gyűjt a leszálláshoz.



Mitter Imre (bal oldalon) a gépeket figyelte.

Az új Standard Jantárok Pér repülőterén.





A verseny matricája.



1976

Az előző évben vásárolt Jantar-1 repülőgépek használatba vétele erősen fellendítette a klub teljesitményrepüléseit. Már Májusban, ezekkel a gépekkel, Háhner István és Szentvölgyi Tibor (válogatottkeret tagok) Dunakeszi-Fehérgyarmat-Dunakeszi útvonalon 518 km-es hurokrepülést hajtottak végre, és ezzel a klubból elsőkként teljesitették a gyémántkőszorus jelvény feltételeit. Az előző években Lengyelországban, Jelenia Gorában hullámrepüléssel érték el az 5000 m-es magassági feltételt. Három aranykoszorú is született Farkas Lajos, Kilián István 300 km feletti távrepülésekkel, Tarnay Endre 3500 m-es magassági repüléssel teljesitette a hiányzó feltételt. A két Jantar-1.-en kivül a klub gépállománya 1976-ban a következő volt: két Foka 5 HA-4251, HA-4253 és a Bocian HA-5196 (MÁV beszerzésből), központi ellátmányként pedig két Pirat / HA-4341, HA-4342 , egy Foka 5 HA-4256 és öt Góbé. Ez évben kapta meg a klub a nyolc Becker AR-7 tipusu URH rádiót, szintén a fejlesztési terv szerint a MÁV Vezérigazgatóságtól. A készülékek üzembiztos működése, valamint nagy hallótávolsága még jobban segitette a távrepülőket, mivel nemcsak egymás között tudtak beszélni, hanem a kiinduló repülőtérrel, és az ország különböző repülőtereivel, igy tájékoztatást tudtak szerezni az időjárási helyzetről is. Ilyen teljesitményű és minőségű készülékei eddig csak a válogatott keretnek voltak (4 db). Mint ahogy nagyteljesítményű gépekkel repülni, ugyanúgy URH rádiót használni is először klubunknak volt módja, az országban, amit a patronáló MÁV-nak köszönhetünk.

Ez évben Finnországban rendezték a Vitorlázórepülő Világbajnokságot, melyen klubunk válogatott keret tagjai: Háhner István és Szentvölgyi Tibor vettek részt, a Jantar-1 vitorlázógépekkel. A gépek kölcsönzése mellett biztositottuk kerettagjaink, illetve a magyar csapat részére hat új rádiókészüléket is. A Világbajnokságon Háhner István megnyerte a 19 méteres gépek világkupáját!, amelyet a 19 m-es fesztávú repülőgéppel versenyzők közül a legeredményesebbnek írtak ki.

Ugyanez a két versenyző vett részt a Szocialista Országok Bajnokságán a Szovjetunióban és Szentvölgyi Tibor 5., Háhner István 11. helyezést ért el. A Nemzeti Bajnokságon, mely közvetlenül a VB után kezdődött Szentvölgyi Tibor és Háhner István standard kategóriában indult. Mivel a VB-n nagygépes kategóriában szerepeltek, igy s a fáradtság miatt is érthető, hogy szereplésük nem volt kiemelkedő. A nagygépes kategóriában Tuskó Mihály 12., Csonka Ferenc 13., Dr. Szabó Károly 14. helyezést ért el. Az Országos Válogató Bajnokságon Dunaújvárosban Sinka Lajos 3., Kilián István 12., Kalász Tibor 13. lett.

A Budapest Bajnokságon Dunakeszin kisgépes kategóriában a Bociánnal, Farkas Lajos és Szenkovits Lajos 3. helyezett lett. Nagygépes kategóriában 4.Vadon Miklós. A Gemenci Vitorlázórepülő Bajnokságon a nagygépes kategóriában Kalász Tibor 6., Farkas Lajos 9. helyezést ért el. A Magyar Népköztársasági Kupa 100 km-es háromszögrepülés győztes párosa: Réthy Jenő és Tarnay Endre, 75,8 km/ó átlagsebességgel. A páros verseny 1. helyezettje Tarnay Endre és Réthy Jenő. A csapatverseny 2. helyezettje a MÁV I. csapata: Farkas Lajosné, Gittinger Péter, Kalász Tibor, Réthy Jenő. 3. helyezett a MÁV II. csapata: Kalász Tibor, Sinka Lajos, Vadon Miklós. Az előző évben kapott Bociánnal ismét női kétkormányos rekord született. Az előző évben - ugyanezzel a repülőgéppel felállitott hurokrepülési rekordot javította, 155 km-re Szentvölgyi Tiborné és Reményi Mária. Háhner István a 200 km-es háromszögrepülés nemzeti rekordját javította meg, Jantar-1 tipusú repülőgéppel.









1.: A versenyen résztvevő új Pirat típusú gépek lefülezve az őcsényi hangárban.

2.: Az egyik Jantar-1 farkánál, balról-jobbra Csillag Sándor, Pogácsás István, Mitter Imre.

3.:A MÁV néhány versenyzője a HA-4341-es Pirat-nál. Balról-jobbra: Terpó György, Gittinger Péter, Horányi Ervin.

4.:Pogácsás István a Jantar-1 nél segíti, a fényképezőgép összeszerelését.

1977

Ismét a klub rendezte a Farkashegyi Vitorlázórepülő Bajnokságot, melyet már Budapest Bajnokság néven tartanak nyilván, ilyen minőségben csak négy évenként kerül a rendezési jog egy-egy klubra. A rendezés legnagyobb részét és a verseny vezetését ismét Szentvölgyi Tibor végezte, a tőle megszokott precizitással. A verseny nagyépes kategóriájában indult Háhner István és Tuskó Mihály, akik igen jó helyezést értek el. Háhner megnyerte a versenyt, Tuskó 4. helyezett lett. Háhner István személyében a MÁV Repülőklub tagja nyerte el, a Csatorday Vándor Kupát, megalapítása óta először. Ugyanezen a versenyen a standard kategóriában Terpó György 10.helyezést ért el.
A Nemzeti Vitorlázórepülő Bajnokságon, a klub részéről legeredményesebben, Háhner István szerepelt. Ő a 7. helyezett lett. A Gemenci Vitorlázórepülő Bajnokságra Finn versenyzőket is meghívtak, így a verseny színvonala emelkedett. A szabad osztályban, amelyben a finnek is indultak, Kalász Tibor 3., Kilián István 8. helyen végzett.
A Magyar Népköztársasági Kupa versenyben a 100 km-es páros verseny 3. helyezettje lett Válóczy István és Vályi András, A 300 km-es repülés páros versenyének 3. helyezettje Farkas Lajos és Sinka Lajos, 5. helyezettje Kalász Tibor és Réthy Jenő. A csapatversenyben 2. helyezett a MÁV csapata: Gittinger Péter, Imreh Lajos, Liptai Nándor, Szabadi Istváin, Terpó György.
Ebben az évben ismét született a klubban "E" vizsga, azaz aranykoszorú. Tuskó Mihály a magassági feltételt Jelenia Gorában teljesitette, 4850 m tiszta magassági repüléssel,


1


2

1.: Rödönyi Károly átadja Fehér Józsefnek a díját.

2.: Rödönyi Károly, Bolla Máriának adja át a díját.

3.: Elkes Károly, a díjátadót fényképezte.

4.: Falusi István és Rödönyi Károly beszélgetnek.

5.: A MÁV Sportrepülők balról-jobbra: Fülöp, Veresné, Imreh Lajos, Wächter Irén, Válóczy István.


3


4


5

1978

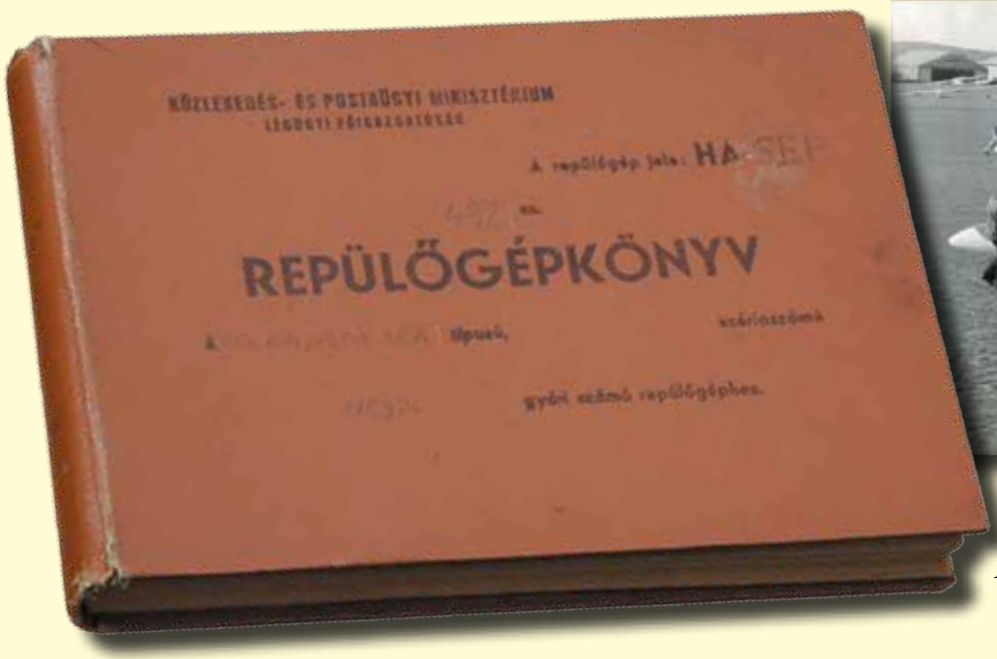
Ismét gazdagodott klubunk. Áprilisban megérkezett a várva várt Wilga tipusú, motoros repülőgép (HA-SEB). Várva vártuk, mert a használatba vétele óta elért eredmények bizonyitják, menynyire kellett már. A kiképzést biztonságosabbá tette, lehetőség nyilt a vontatásos kiképzések befejezése után, gyakorló repülésekre, s hamarabb lehetett teljesitményrepülésre inditani a vitorlázórepülőgépeket, a teljesitményrepülések eredményesebbek lettek. Az eddig használt Gawron repülőgépeknél ez a típus fürgébb. Természetesen nemcsak ez, hanem a Gawron típusu repülőgép hiánya is indokolta a Wilga üzembeállitását. A Wilgát nemcsak a vitorlázórepülő szakosztály, hanem az ejtőernyősok is használták.

Farkashegy történetében először 500 km-es távrepülés született, amelyet Réthy Jenő Jantar-1-el Farkashegy-Fehérgyarmat-Gödöllő útvonalon teljesített. Elérkezett végre az az idő, hogy minden adott a nagyobb feladatok teljesitéséhez. Jó, nagy teljesítményű vitorlázórepülőgép, nagy hatótávolságú rádiókészülékek, vontatógép. Így ha az időjárási körülmények kedvezőek és van repülési engedély, a többi, a repülőgépvezetőkön múlik. Réthy Jenő távrepülését a rádiókészülék használatával engedélyezték. A rádió nagy teljesítményének köszönheti, hogy végig tudta rádiózni a repülést a diszpécserekkel. Ők szintén szivügyüknek tekintették Réthy repülését, s engedélyezték, hogy az üzemzárás időpontjánál tovább levegőben tartóz¬kodva, teljesithesse az 500 km-t. A kétoldali rádióösszeköttetéssel mindez biztositható volt. A Finn Nemzetközi Vitorlázórepülő Bajnokságon Háhner István 20. helyezést ért el. Ő szerepelt a Román Nemzeti Vitorlázórepülő Bajnokságon is, ahol a 3. helyen végzett. A Magyar Nemzeti Vitorlázórepülő Bajnokságot első izben rendezték meg, Szegeden, amelyet Háhner István nyert meg. Az Alföldi Területi Bajnokságon Horányi Ervin 10. helyezést ért el. A gemenci Vitorlázórepülő Bajnokság kisgépes kategóriájában, Gittinger Péter 4. lett. Az NDK Ifjúsági Bajnokságán is Gittinger Péter indult, de a versenyt a kedvezőtlen időjárás miatt, nem értékelték. A Budapest Bajnokságon Vadon Miklós 3. helyezést ért el.

A Magyar Népköztársasági Kupában a 100 km-es háromszög repülés 1. helyezettje Vadon Miklós lett, 86,6 km/ó átlagsebességgel. A páros versenyben a 300 km-es pályán 4. helyézést ért el Gittinger Péter és Terpó György. Az ismételt pályán a 3. helyen Réthy Jenő és Sinka Lajos végzett.

Ez évben már erősen jelentkezett a Góbé típusú kétkormányos repülőgépek hiánya. A 10-12 ezüstkoszorú-távrepülésre váró fiatal közül csak hárman tudták a feladatot megrepülni Ebben a kiképzési évben a klubban új edzőt neveztek ki. A volt edző Szentvölgyi Tibor ugyanis még 1977. végén megvált klubunktól, így helyette a vezetőség Terpó Györgyöt bizta meg az edzői teendőkkel, aki feladatát, fiatalságát és viszonylagos gyakorlatlanságát meghazudtolóan, lelkiismeretesen, magával és mással szemben egyaránt, nagyon igényesen látja el. Háhner István ebben az évben másodszor nyerte el az " Év legeredményesebb Vitorlázórepülő Sportolója " címet.

Szunyogh Károlyt Paul Tissandier diplomával tüntették ki. Az 1978-as év eredményei mellett nem szabad elfelejtenünk azokat sem, akik ebben az évben eltávoztak tőlünk. Várkonyi Ferenc MÁV dolgozó több évtizeden át patronálta munkájával klubunkat, olyannyira, hogy igazi repülőembert vesztettünk el személyében. 29 éves korában.Tragikus hirtelenséggel hunyt el, a mindenki által kedvelt Vályi András. Vörösss Csaba oktató 38 éves korára 2500 felszállást hajtott végrehiba nélkül, közel 800 órát töltött a levegőben, fegyelmezett repüléssel. Tragikus véletlene a sorsnak, hogy egy biztonságosabbnak tudott, négy keréken gördülő járművön érte halálos gépkocsi baleset. Emléküket kegyelettel őrzi a magyar repülőtársadalom.



A PZL-104 Wilga 35 első Repülőgépkönyve, 1978-ból.



Mecher János a Jantar-1-ben.



A Jantar-1 és az új Wilga a MÁV hangár elött. A képen jól látható, hogy még nem épült fel a Csepel repülőklub hangára.

1979

A klub gépállománya 1979-ben a következő volt: két Jantar-1 HA-4353, HA-4354, egy Cobra HA-4317, két Fóka 5 HA-4253, HA-4256 , egy Bocian HA-5196 és egy Wilga HA-SEB (MÁV beszerzésből). A Cobrát és a HA-4256-os Fóka 5-öt a HA-4251 Fóka 5-ért, illetve a HA-4216 Super Futárért (BHG) minőségi csere révén kaptuk az MHSZ-től. Központi ellátmányként használtuk a Góbét HA-5391 és négy Piratot HA-4341, HA-4342, HA-4365, HA-4377.

1979. Május.20. említésre méltó dátum a repülőklub történetében. Ezen a napon 11 repülőgép indult távrepülésre és a következő eredmények születtek: 500 km-es háromszög repülést hajtott végre párban Farkas Lajos és Sinka Lajos. Ilyen feladatot Farkashegyről. Sinka ezzel a feladattal befejezte a gyémántkoszorú feltételeit és megszületett, a klub harmadik "F" vizsgája. Öten repültek 300 km-nél nagyobb távot, ebből négy volt aranykoszorú feltétel, Várhegyi Aladár 3000 m fölötti magasságrepüléssel teljesítette az aranykoszorú befejező feltételét. Egy dunaújvárosi céltávval, ezüstkoszorúfeltétel teljesült. Új női rekord született a Bociánnal, 200 km-es hurok repülésben: Dr. Wimmer Lászlóné és Szilágyi Éva állította fel.

A Budapest Bajnokságon négy fiatal versenyző indult, az utánpótlás biztositására. Az igen komoly, erős mezőnyben jó helyezéseket értek el: Szabadi István, Nagy Imre 7.,
Siklósi Gábor 8. és Juhász Sándor 14. lett. A Gemenci Vitorlázórepülő Bajnokság standard kategóriájában Gittinger Péter 1., Terpó György a 10. helyen végzett. A szabad kategóriában Sinka Lajos 3., Kilián István 7., Simó Willy 11. helyezést ért el.

Említésre méltó még, hogy ez évben öt uj vitorlázórepülő oktatójelölt végezte el, a Péren rendezett iskolát: Elékes Károly, Nagy Imre, Siklósi Gábor, Szabadi István, Imreh Lajos és a sikeres vizsga után oktatói szakszolgálati engedélyt kaptak.

A kiképzési munka zavartalan lebonyolitását erősen gátolta, a Góbé típusú repülőgép hiánya, már nemcsak a távrepülési feladatok végrehajtásában, hanem a kiképzési munka minden szakaszában. A lengyelországi Nowy Targ repülőterén dolgozó Tátrai Repülőklubbal létrejött csere egyezmény alapján, a klub teljesítményrepülői előtt hullámrepülési lehetőség nyilt meg.

1979. július 15-én, a magyar vitorlázórepülés kezdetének 50 éves évfordulóján Rónai Rudolf, a Magyar Repülő Szövetség elnöke emlékművet avatott a Farkashegyen. Az avatóünnepségen a magyar repülőélet immár több generációját képviselők tizezrei vettek részt. A MÁV repülők múltja is 50 évet számlál. Történetének fontosabb állomásai nem merülhetnek feledésbe.

Elértük a kezdetben kitűzött célt: Farkashegy, a Magyar Vitorlázórepülés Bölcsője, hatalmasat fejlődött. A szerény emlékmű a Kútvölgy peremén hirdesse, az úttörők dicsőségét.



A kiállított gépek, a pilótaotthonból fényképezve.



A Fém-Koma és a Pilis az emlékműnél.



Jávor László (bal oldalon) és egy szolnoki pilóta, a HA-4112-es Június 18 előtt.













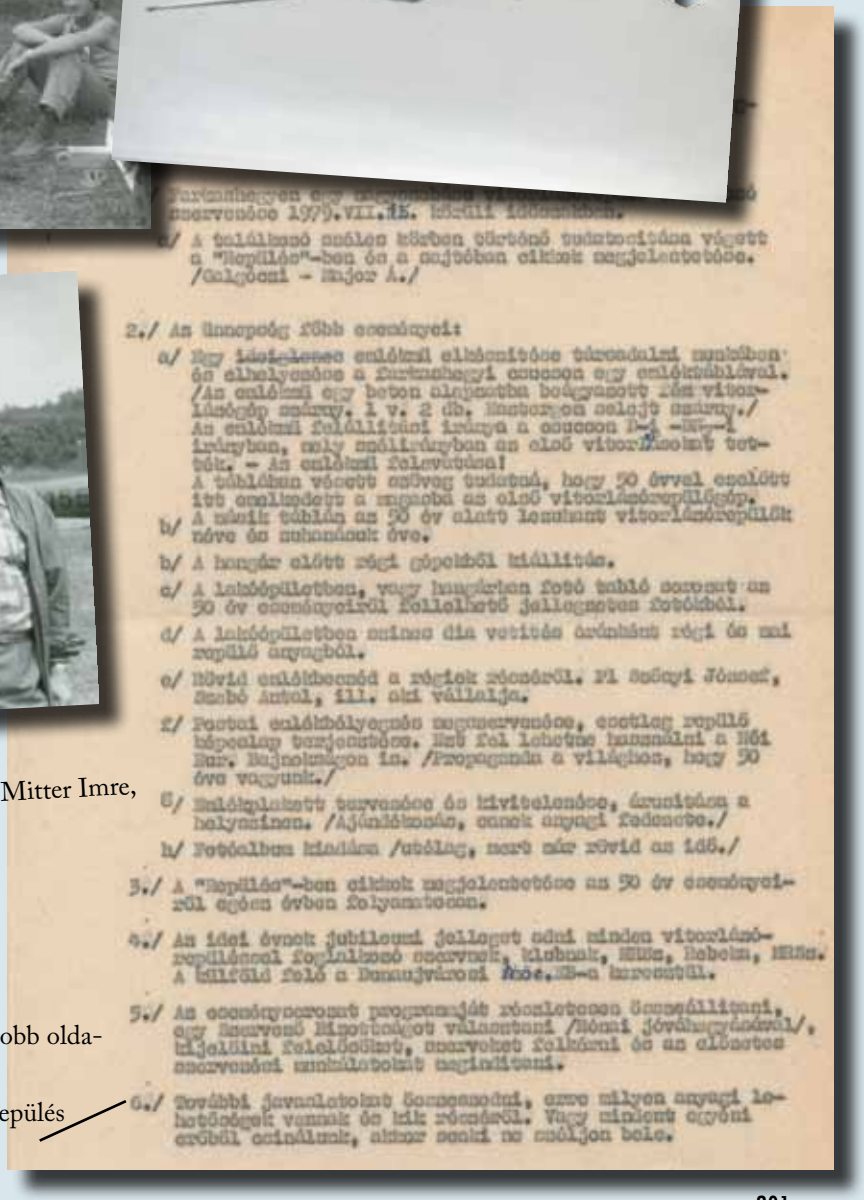
Régi pilóták a Super Fergeteg mellett, balról-jobbra: Mitter Imre, Harmath Izabella, Sziklai Lajos.

1.: A miskolci sportrepülők összeszerelik a Futárt.

2.:Mitter Imre (bal oldalon) és Csanádi Norbert (jobb oldalon), az emlékmű elött.

A Cinke a kiállításon.

Az 50 éves a Magyar Vitorlázórepülés megünneplésének a tervezete.



szervezése 1979.VII.15. közötti időszakban.

a/ A találkozó utáni időben történő tudatosítása végett a "Repülés"-ben és a sajtóban cikkek megjelentetése. /Galgóczi - Major A./

2./ Az ünnepség főbb eseményei:

a/ Egy időtlenes emlékmű elhelyezése társadalmi munkában és elhelyezése a Parkerdőben, egy emléktáblával. /Az emlékmű egy beton alapozásba beágyazott 15m vitorlázógép makett. 1 v. 2 db. Mesterjegy alapján makett./ Az emlékmű felállításának iránya a csucson É-i -DK-i irányban, mely találkozásban az első vitorlázógépek tettek. - Az emlékmű felavatása!
A táblában vésett szöveg tudatná, hogy 30 évvel ezelőtt itt emlékeztek a magyar az első vitorlázórepülőgép.

b/ A mai táblán az 50 év alatt használt vitorlázórepülők neve és munkának éve.

b/ A hangár előtt régi gépekből kiállítás.

c/ A találkozóépületben, vagy hangárban fotó tabló szerepet az 50 év eseményeiről felállítható jellegzetes fotókból.

d/ A találkozóépületben minden dia vetítés során régi és mai repülő anyagból.

e/ Rövid emlékbeszéd a régiek részéről. Pl Sebályi Jánost, Szabó Antal, ill. aki vállalja.

f/ Postai emlékbélyegzés megszervezése, esetleg repülő bélyegalap terjesztése. Ezt fel lehetne használni a Béke Rad. Bajnokságon is. /Propaganda a világban, hogy 30 éve vagyunk./

g/ Emléktáblatett tervezése és kivitelezése, árunitása a helyszínen. /Ajándéktárgy, annak anyagi fedezete./

h/ Fotóalbum kiadása /utólag, mert már rövid az idő./

3./ A "Repülés"-ben cikkek megjelentetése az 50 év eseményeiről egész évben folyamatosan.

4./ Az idei évnek jubileumi jelleget adni minden vitorlázórepüléssel foglalkozó szervnek, klubnak, MHSz, Rabelm, MHSz. A külföld felé a Dunaújvárosi Kupa MB-a keretében.

5./ Az eseményeknek programját részletesen összeállítani, egy szervező Bizottságot választani /Bármi jóváhagyásával/, kijelölni felelősöket, szervezni folkámi és az előzetes szervezési munkálatokat megindítani.

6./ További javaslatokat összegezni, arra milyen anyagi lehetőségek vannak és ők részéről. Vagy minden egyéni erőből csinálunk, akkor senki ne maradjon ki.



Az R-22 Futár amelyet Miskolcon találtak meg.



Egy R-22S Június 18 amely Szolnokról érkezett.

A Kiállítás színesben.

A HA-4213-as R-22SC Super Futár amely Szegedről érkezett.



Egy R-22SV Super Futár (B) Farkashegyről.



1980

Repülőklubbunk ebben az évben ünnepelte, az 50 éves jubilleumát. Az ünneplést egy kisebb repülőnap is kísérte. Mint az előző években ebben az évben is részt vettek a MÁV-os pilóták a nemzeti és a nemzetközi versenyeken. Az Országos Vitorlázórepülő Válogató Bajnokságon 9. lett Szabadi István, 12. Sinka Lajos és 17. Vértes Róbert. Idén is a farkashegyi repülőtéren rendezték meg a Budapest Bajnokságot amelyen, az ismert adatok szerint): a klubkategóriában Szabadi István a 4., a szabad kategóriában, Sinka Lajos az 5. lett. A VIII. Gemenci Vitorlázórepülő Bajnokságon a standard osztályban, Imreh Lajos az 1. helyen végzett. A többiek Lunczer Ottó 8., Horányi Ervin 13. helyen végzett.



Emlékplakett a MÁV repülő klub 50 éves évfordulójára.



Reggeli csendélet Farkashegyen.



A Bocian, a hangár előtt.



Pályamunkálás a Zetorral.



Nádasdi János



Skyta Romuald



Kertész Károly Dallos Antal



Terpó György Gittinger Péter Farkas Lajosné Farkas Lajos Sinka Lajos



Csendélet a MÁV starton.



Tolják a Jantar-1-et. A gép bal szárnyánál kék ruhában Farkas Lajosné és Farkas Lajos.

Budapest Bajnokság 1980



A kiosztásra váró díjak.



Az A-15 is részt vett a bajnokságon.
A versenyző pilóta Szász Alajos volt.



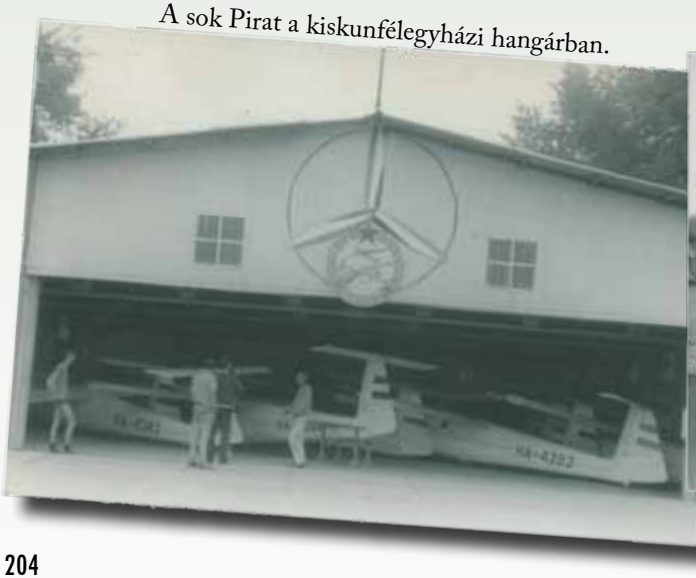
Páros vontaás a Wilgával, előtérben egy Pik-20.



Országos Vitorlázórepülő Válogató Verseny 1980

Magyari Béla is részt vett a megnyító ünnepségen.

Farkas István



A sok Pirat a kiskunfélegyházi hangárban.



Kaszab László

Vértes Róbert



VértesRóbert (a gépben)
és Farkas István.

Szabadi István

Légiparádé a farkashegyi repülőtéren

A JUBILÁLÓ MÁV REPÜLŐ- ÉS EJTŐERNYŐS KLUB VERSENYZŐI SZÓRAKOZTATTÁK A RÉSZTVEVŐKET

Azt mondják, hogy a pilóták kemény emberek, mégis sokuknak párás lett a szeme, amikor július 5-én *Rónai Rudolf* államtitkár, a Magyar Repülőszövetség elnöke elhelyezte a megemlékezés koszorúját a kútvölgyi Repülő Emlékműnél. Fehér hajú alapítótagok emlékeztek vissza az első startokra, a MÁV Repülő és Ejtőernyős Klub megalakulására.

— *Hogy a MÁV Repülő és Ejtőernyős Klub 50 éven át töretlenül fenn maradhatott, az két tényezőre vezethető vissza* — meséli *Rödönyi Károly* nyugalmazott miniszter. — *Egyrészt a klub vezetői és növendékei mindent megtettek annak érdekében, hogy eredményeiket fokozva mindig az élvonalban maradhassanak, másrészt MÁV vezetői jelentős anyagi támogatásokkal járultak hozzá nemcsak a repülőgép-állomány szintentartásához, hanem annak korszerűsítéséhez is.* Új hangár, lakóépület, klubhelyiség és számos egyéb eszköz, sportfelszerelés jelzi azt a támogatást, amelyet a vasút vezetői a felszabadulást követő időszakban a klub részére nyújtottak. Huszonhárom éve vagyok a klub elnöke és mindig szívesen vettem részt az üléseken.

—*A vasutas-szakszervezet is sokat tett azért, hogy az MHSZ MÁV klub pilótái és ejtőernyősei méltóképpen szerepeljenek a hazai és nemzetközi versenyeken* — kapcsolódik a beszélgetésbe *Koszorús Ferenc*, a szakszervezet főtitkára. — *Igaz, mindig jó helyre került a pénz, mert ha valahol MÁV-os versenyző startolt, rendszerint trófeát hozott haza.*

Az ünnepség a farkashegyi repülőtéren folytatódott, ahol megnyitották a VII. vitorlázórepülő Budapest-bajnokságot. Az impozáns légiparádé első száma női egyéni műrepülés volt. *Daka Olga*, a MÁV Repülőklub pilótája, a motoros műrepülő válogatott keret tagja, férfiakat meghazudtoló precizitással és nőiesen harmonizált mozdulatokkal hajtotta végre, a nagyközönség szemében lélegzetelállító bukfenceket, orsókoszorút, flikk-flakkot, és legyezőfordulót. Gépe még a levegőben volt, amikor felemelkedett a *Tuskó Mihály* vezette *Wilga* típusú motorosgép, páros vitorlázógépeket vontatva maga után, melyek pilótái *Terpó György* és *Horányi Ervin* voltak. Ezután megjelent a horizonton a híres hármas kötelék: a vezérgépet *Farkas Gyula* vezette, jobb kísérője *Kovács Pál*, bal kísérője *Erdős Mihály* volt. Utánuk következett az ünnepi megnyitó legnagyobb szenzációja, melyet nemcsak a nagyközönségnek, hanem a pilótáknak és ejtőernyősöknek is különleges esemény volt látni, hogy *Oross János* kilépve a vitorlázógépből, a szárnyára kapaszkodott és onnan hajtotta végre az ejtőernyős ugrását, miközben *Réthy Jenő* egy jobb fordulót hajtott végre a *Bocian* típusú repülőgéppel. Magyarországon ezúttal első ízben hajtottak végre vitorlázógépből ejtőernyős ugrást.

Az ünnepélyes megnyitóra látogató vendégek nagy örömére, *utasrepültetés is szerepelt a programban.* Élmény volt ez azok számára is, akik még soha nem ültek repülőgépben és boldoggá tette azokat az idős alapító klubtagokat, akik több évtizedes kihagyás után ismét vitorlázógépbe ülhettek, és felidézhették a hajdani repülések élményeit.

Bár a kéthetes verseny alatt sokszor megtréfálta az időjárás a pilótákat, mégis mindkét kategóriában sikerült megfelelő számú értékelhető repülést végrehajtaniok. A szabadosztály versenyzői eddig hét távrepülést hajtottak végre. Az összesített pontszám alapján a lengyel *Pelagja Majewska* áll az élen. *Sinka Lajos* (MÁV) a negyedik helyen végzett. A klubkategóriában indulók nem voltak ilyen szerencsések. Három versenyszámuk értékelhetetlen volt, mert a mezőny egyetlen tagja sem tudta végigrepülni az útvonalat. Így eddig öt értékelhető versenyszám alapján *Szabadi István* (MÁV) a harmadik helyet szerezte meg.

A *Csatorday Vándor Kupát* — melyet a MÁV Repülőklub *dr. Csatorday Károly* emlékére alapított és a Budapest-bajnokság nagygépes kategória harmadik versenyszámának győztese kapja —, ismét *Vass István*, a MALÉV versenyzője nyerte el.

Erdős Ágnes

Hangárba tolják az A-15-öt.



1981

A Klubunk ismét jól szerepelt a hazai versenyeken. A 26.Vitorlázórepülő Nemzeti Bajnokságon: Sinka Lajos a 8., Szabadi István 11. és Vértes Róbert a 24. helyen végzett. A Gemenci Vitorlázórepülő Bajnokság standard kategóriájában ismét a MÁV diadalmaskodott, mivel Imreh Lajos újra az 1. helyezett lett. A szabad osztályban Réthy Jenő a 21. helyezést érte el. A Budapest Bajnokságot ebben az évben Dunakeszin rendezték meg. A standard kategóriában összesen 4 MÁV-os versenyzett a 20-ból. A legjobb eredményt a klubból Terpó György 9. helyezése jelentette. A többiek: Tóth István 10., Imreh Lajos 16., Szabadi István 17. helyen végzett.

A HA-5196-os Bocian a reggeli átvételkor. A gép mellett Okos József.



1981 Őcsény. A képen balról-jobbra: Terpó György, Miklán Zoltán, Imreh lajos, Réthy Jenő, Malév versenyző, Szereday Pál, Malév versenyző.





Betolják a Pirátot a hangárba.



Sorban állnak a Piratok, egy üzemnap reggelén.

Riedl István a Cobra-15 mellett.







Porcsalmy Zoltán és Levajsits Károly lepakolnak, az UAZ-ról.



Komplex Terv 1981





A HA-4342-es Pirat, a várakozón.



A MÁV Repülő klub Wilgája a faház meleltt.



Liptai Nándor a HA-4256-os Fóka-5-ben. A szárnyvéget fogja Nagy Miklós és a gép farkánál Istvánfi Béla látható.



Vontatásban, a “nagyvas”.

Csőröl a Bocian.





A “nagyvas” kabintető nélkül.

1982

A klubból ismét Imreh Lajos kiemelkedően végzett a Gemenci Vitorlázórepülő Bajnokságon 1. helyezés a szabad osztályban. Terpó György a standard osztályban a mezőny végére került. A Nemzeti Bajnokságon, Sinka Lajos a 4., Imreh Lajos a 13. és Szabadi István a 24. lett. Idén először rendezték meg a Kohász kupát. Ezen a versenyen Vértes Róbert az 5., Kilián István a 12. helyen végzett.
Az Országos Válogató Bajnokságon, a szabad osztáylban Vértes Róbert az 5. helyen végzett. A Budapest bajnokságon Terpó György a 7. helyen végzett a szabad osztályban. A standard kategóriában pedig, Tóth István a 2., Nagy Imre a 7., Levajsits Károly a 10. helyen végzett.



Vértes Róbert felszállásra készül a Cobra-15-el. A gép orránál, Nagy Miklós látható.

1983

Ez az év az Oldtimer Rally megszervezésével, előkészítésével és segítésével telt el. A hangárokból minden képet szét kellett szedni és Budaörsre kellett átszállítani, hogy legyen elegendő hely, a külföldi repülőgépeknek.

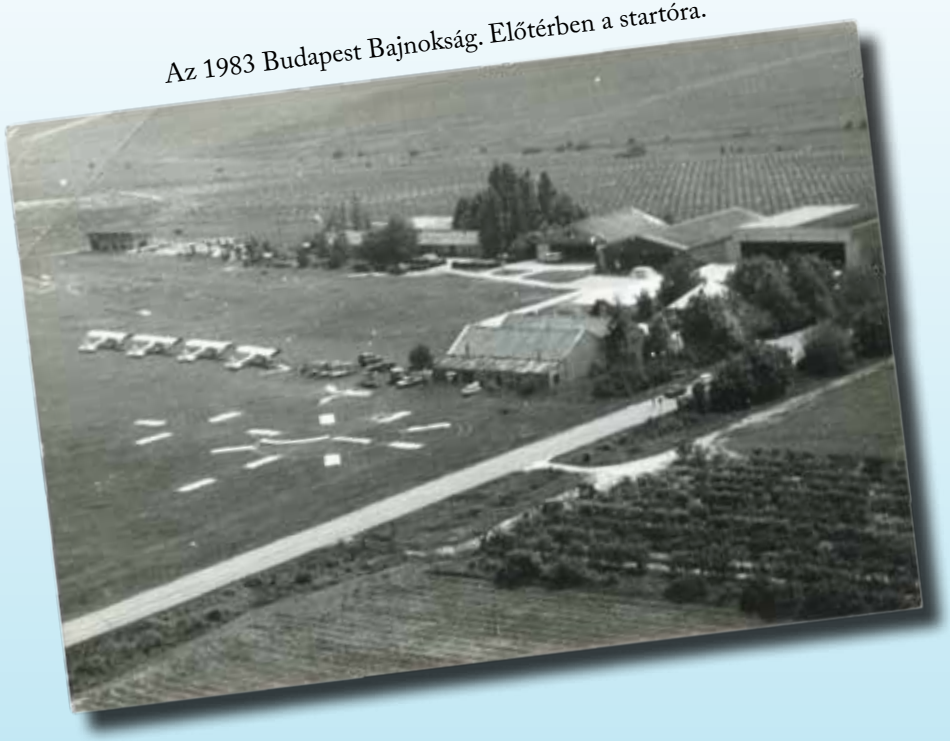
Az Oldtimer mozgalom

Kezdő repülő koromban, a hatvanas években igen-csak nem értettem, miért kell a repülésből kivont gépeket összetörni, megsemmisíteni. Oktatóim főtitkári utasításra hivatkoztak Mivel volt elég gépünk, senkinek sem hiányoztak az elpusztított gépek. Múzeumi példányra, megőrzésre nem gondoltunk akkoriban.
Hasonló volt a helyzet Angliában is. A forgalomból kivont fagépeket megsemmisítették. Ez ellen lépett fel Chris Wills a hetvenes évek elején. Maga köré gyűjtötte hasonló hagyományőrző gondolkodású repülőket, és 1972-ben megalapították az Oldtimer Vitorlázórepülő Klubot (Vintage Glider Club-VGC) a buckminsteri repülőklubban.
Célkitűzésüket érdemes szó szerint idézni:
„A történelmi és régi vitorlázó repülőgépek megőrzésének, helyreállításának és repülésének nemzetközi elősegítése, az ezekre vonatkozó információk gyűjtése, megőrzése és közreadása; a vitorlázó repüléssel kapcsolatos dokumentációs és tárgyi emlékek elhelyezése és megőrzése; együttműködés és kapcsolattartás az állami szervekkel és más érdekelt szervezetekkel a tagság legmegfelelőbb érdekvédelmének biztosítása érdekében; általában minden olyan tevékenység, amely hozzájárulhat a VGC célkitűzéseinek eléréséhez."

Az angol oldtimer klub 1973-ban tartotta első, de nagyon eredményes „Régi Vitorlázógépek Nemzetközi Találkozóját". Ezen számos vitatott kérdést vetettek fel, például, hogy lehet-e 10 évesnél öregebb faépítésű gépekkel biztonságosan repülni. Hamar bizonyítást nyert, hogy megfelelően felújított és karbantartott gépekkel feltétlenül lehet. Egyre emelkedik a nyilvántartott, 50 évesnél is idősebb gépek száma, melyek repülőképesek, a repülés kedvelőinek legnagyobb örömére. Évente rendeznek összejöveteleket, amelyek a kezdeti szóbeli értekezésekből hamarosan átváltottak valódi repülőtalálkozókra.

Fennállásának több mint 30 éve alatt 1600 fölé emelkedett a klub taglétszáma, gépparkja is jelentősen növekedett. A világ számos országában vannak tagjai, több hasonló célú szervezet alakult világszerte. 1982-ben a Nemzetközi Repülő Szövetség a VGC oldtimer mozgalomban kifejtett hasznos tevékenységét kitüntető diplomával ismerte el, melyet az angol trónörökös, Károly herceg adott át a klub elnökének. Néhány éve a nemzetközi rali előtt pár héttel rendszerint más helyszínen 4-5 napos, úgynevezett elő rali is megrendezésre kerül. A ralin díjazzák a legszebben felújított gépet, a legszebb festésű gépet, a legtöbbet repült pilótát. Ma már az alapvető műszereken kívül megjelentek a gépekben a GPS, a transzporter, a logger. Hollandiában nem engedik a vitorlázógépeket repülni az utasszállító gépekéhez hasonló helyzetjelző nélkül. Welsben egy német lány loggerrel igazoltan komoly távokat repült régi gépekkel. Érdemes a különböző technikai megoldásokat is megfigyelni, a gépek mozgatása, a csörlés, és egyebek terén. A gépet valamilyen segédeszközzel (szárnyvégen kerék) egyedül is tudja a gazdája mozgatni, avagy szerelésnél egy törzstartóval egyedül is tudja kezelni, amíg a szárnyakat nem kell tartani, Az agregátorok legalább 4 kötelesek, kényelmesek, a kezelőt fülke védi. A kötél érdekes módon nem szakad el. A különböző súlyú gépekhez szakadóbetétes vendégkötelet készítettek, ezeket minden gépnél cserélték. A könnyű gépeket movittal vontatták.

Az 1983 Budapest Bajnokság. Előtérben a startóra.



Magyar részvétel

Ifjabb Rotter Lajos Angliában élő magyar vitorlázórepülő 1975-ben a Midland Gliding Clubban értesült a VGC-ről, és be is lépett oda. Rotter Lajos tájékoztatta magyarországi ismerőseit, Avarosy Évát (Éva iskolatársa volt) és Mitter Imrét (Imre Lulu oktatója volt) az eseményekről. Mitter Imre Rotter vendégeként többször járt Angliában, és részt vett a VGC rendezvényein, ahol Rotter Lajos bemutatta őt Chris Willsnek. A külföldön, főleg Amerikában élő magyarok először 1978-ban vettek részt ralin. Azután már több nemzetközi találkozón is jelen voltak. Hazánkból elsőként Mitter Imre vett részt OT találkozón

1978-ban, Franciaországban, a Brienne le Chateau-i 6. ralin járt turistaként. Itt találkoztak a távolbaszakadt magyarok Mitter Imrével, és vették fel a kapcsolatot az itthoniakkal. Tulajdonképpen innen datálható a magyar Oldtimer mozgalom kezdete. Ők elsősorban a repülésből akkoriban kirekesztett régi repülők voltak, akik a Vörös Postakocsiban és más helyeken tartották a kapcsolatot egymással. Imre élménybeszámolói alapján összefogtak a régi gépek szerelmesei. Avarosy Éva és Mitter Imre Szepesi József MHSz főtitkáron keresztül azonnal szervezkedni kezdtek.

Első igazi teljesítményük a 11. Nemzetközi Oldtimer Vitorlázórepülő Rali megrendezése volt Farkashegyen 1983-ban. AZ MHSZ-től a szervezés jogát a MÁV Repülő-és Ejtőernyős Klub kapta meg. Barcs László klubtitkár vezetésével igen színvonalas találkozót sikerült összehozni, persze állami és egyéb támogatással. Ezen a találkozón számos nyugati ország pilótái vettek részt 43 géppel. Hazánk az új építésű Vöcsökkel nevezett be. A ralik történetében ez volt az első, szocialista országban tartott találkozó, amelyre mindenki nagy izgalommal készült. A vendégszeretet, a jó repülő idő, a szép környezet minden politikai ellentétet feledtetett. A szervezők kis csapata, élén Esztergomi József egykori klubtagunkkal, mindent megtett, hogy vendégeink jól érezzék magukat. Mi voltunk az első szocialista ország, amely részt vesz a VGC munkájában. A külföldön élő magyarok közül sokan jöttek Amerikából, Kanadából, Svájcból (Czékus Erzsébet, Ziermann Móric, Burghardt Antónia, ifj. Hefty Frigyes, Nagy Kornél és a többiek nagyon sok ismerőssel találkoztak a rali alatt.

A rali után az MHSZ keretében megalakult az Oldtimer szakbizottság (ez nem volt hivatalos), a MÁV klubban pedig az oldtimer szakosztály. Első vezetője Pálinkás György volt, majd később átvette a posztot Esztergomi József. Ez nálunk kicsit másképp működött, mint nyugaton: nálunk akkoriban nem lehetett magántulajdonban repülőgép, nem voltak öreg gépeink. Itt a pilóták voltak öregek, „oldtimerek", de a lelkesedésük az a régi volt. Minden üzemnapon részt vettek, mindenben segítettek, szinte a fiatalok helyett mozgatták a repülőgépeket. Ennek ellenére a fiatalok egy részének nem tetszett az idős korosztály megjelenése. Az oldtimeres öregek igen sokat dolgoztak annak érdekében is, hogy a Petőfi csarnokban megnyílhasson a repülő kiállítás. A későbbiekben éveken át a tavaszi nyitás előtt rendbe tették, letakarították a kiállított gépeket. Közülük sokan visszatértek az aktív repülésbe, kaptak repülőorvosit, még a mai napig is repülnek.

írta: Czigler Klára



A Magyar Repülő Szövetség Oldtimer Szakbizottság közleménye

Örömmel értesítjük az oldtimer mozgalom barátait, hogy a mozgalom kilépett elszigeteltségéből és 1984. december 20-án az *MHSZ—MÁV Repülőklub* keretein belül megalakult az *Oldtimer Szakosztály*.

Az alakuló gyűlésen 62 fő vett részt, részben olyan aktív és nyugdíjas repülők, akik a 11. Nemzetközi Oldtimer Rally-n munkájukkal és részvételükkel már korábban elkötelezték magukat, részben új érdeklődők, akik fantáziát látnak a szakosztály önmaga elé kitűzött céljainak megvalósításában.

A szakosztály célkitűzései:

A megalakult szakosztály magáévá teszi az MHSZ sportpolitikai célkitűzéseit, részt kíván venni a magyar repülés fejlesztésében és illeszkedni szeretne a MÁV Repülőklub nagy múltú hagyományaihoz, szervezeti kereteihez.

A nagy sikerű 11. Nemzetközi Oldtimer Rally megnyitóján *Szepesi József*, az MHSZ repülőfőnöke úgy fogalmazta meg ars poeticánkat, hogy „*a jelent csak akkor tudjuk igazán becsülni, ha látjuk honnan és mivel indultunk el, a múltunkat pedig egykori alkotásaival azért kell becsülnünk, mert jelenünk alapját képezi. Erre tanít engem és sokunkat az oldtimer mozgalom*".

Ebből kiindulva *feladatunk*, hogy

— segítsük feltárni a múlt emlékeit és történelmi dokumentumait;
— a lehetőség szerint gyarapítsuk meglevő oldtimer gépeink számát;
— az aktív repülésből kiöregedő, de még egészségileg alkalmas repülőknek teremtsük meg a lehetőségét további repülésre korlátozottabb mértékben és aktivitásukat továbbra is a repülésben hasznosítsuk;
— repülőműszaki nevelés terén nyújtsunk segítséget a mai fiatalságnak újabb oldtimer gépek építéséhez, javításokba való bevonásukkal terjesszük a repüléstechnikai és -történeti kultúrát;
— a Közlekedési Múzeumnak nyújtsunk segítséget az 1985-ben megnyíló Petőfi csarnok állandó repülési kiállítási anyagának rendbehozásához;
— segítsük a magyar repülés propagandamunkáját, a repülés haladó hagyományainak feltárásával, cikkek, kiadványok megjelentetésével;
— a magyar vitorlázórepülés 60 éves évfordulójának méltó megünneplésével, hazánkban megrendezendő Nemzetközi Oldtimer Rally megszervezésében és végrehajtásában nyújtsunk segítséget.

A szakosztály alakuló gyűlés megnyitóját *Barcs László* klubtitkár tartotta, aki ismertette a gyűlés programját, a MÁV Repülőklub tanácsának döntését a szakosztály megalakulási feltételeire vonatkozóan.

Esztergomi József, az MHSZ Elnökség Oldtimer Szakbizottság titkára, ismertette az eddigi erőfeszítéseket és a további terveket.

Rendkívül aktív hozzászólások hangzottak el, konstruktív javaslatokkal. *Tardos Béla*, volt repülőfőoktató többek között javasolta, hogy a konkrét munka elvégzésére hozzunk létre szakcsoportokat. Ilyen szakcsoportok lennének

— műszaki és technikai szakcsoport,
— repülésfejlesztési szakcsoport,
— repüléstörténeti és múzeumi szakcsoport,
— repülőegészségügyi szakcsoport.

Több hozzászólás foglalkozott a szakosztály jövőbeni működésével, a fiatal repülők műszaki nevelésével, régi és új repülőgépek építésével.

Mindenki egyetértett abban, hogy minden tervhez először a szervezeti és anyagi feltételeket kell biztosítani és ha ezek rendezve lesznek, akkor lehet a régi vagy új gépek építéséről is beszélni.

A szakosztály tagjai *Barcs László* klubtitkár javaslatára megválasztották a szakosztály vezetőségét.

Pálinkás György repülőoktatót, nyugdíjas MEM RSZ. pilótát szakosztályvezetőnek, *Esztergomi Józsefet* a szervezési, *Fekecs Gábort* a műszaki, *Batári Lászlót* a gazdasági ügyek intézőjének.

A szakosztály tagjainak lelkesedését ez a vezetőség fogja realizálni. Bízunk abban, hogy a hozzászólásokból kitűnt lelkes hozzáállás nemcsak szalmaláng lesz, hanem tettek fogják bizonyítani is, hogy a társadalmi igényként létrehozott szakosztály aktívan fogja segíteni az Oldtimer-mozgalom kibontakoztatását, a célkitűzések végrehajtásával segíti a sportpolitikai feladatok megoldását.

Aki részt kíván venni az *Oldtimer szakosztály* munkájában pártoló vagy rendes tagként, részt akar vállalni a felsorolt feladatok végrehajtásában, jelentkezzen a szakosztály klubnapjain. *Klubnapok:* Minden hónap harmadik keddjén, 18 órától a MÁV Repülőklub helyiségeiben (Bp. XIV., Thököly út 41.).

(Képünkön az alakulóülés részvevői. Foto: Borbás.)

Csanádi Norbert

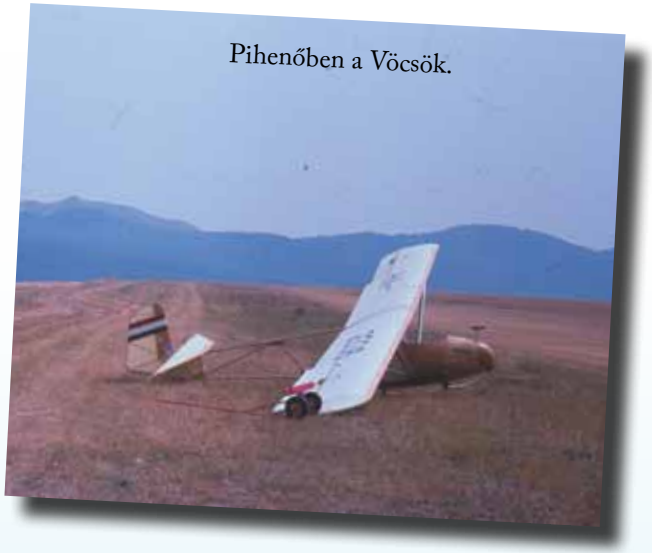


Várhegyi Aladár és Burghardt Antónia a Csepel repülőklub hangárajtajánál.



Bartha Béla Schmidt Lajos

A Vöcsök. A gép elött áll, Bartha Béla és Schmidt Lajos.



Pihenőben a Vöcsök.



A Moswey IIa amelyet Ziermann Attila Tasnádi Lászról, Nádinak nevezett el. A gép előtt sárga overállban, Ziermann Attila áll.

A Pitts Special a BHG hangár előtt. A kabinnál Liptai Nándor áll.





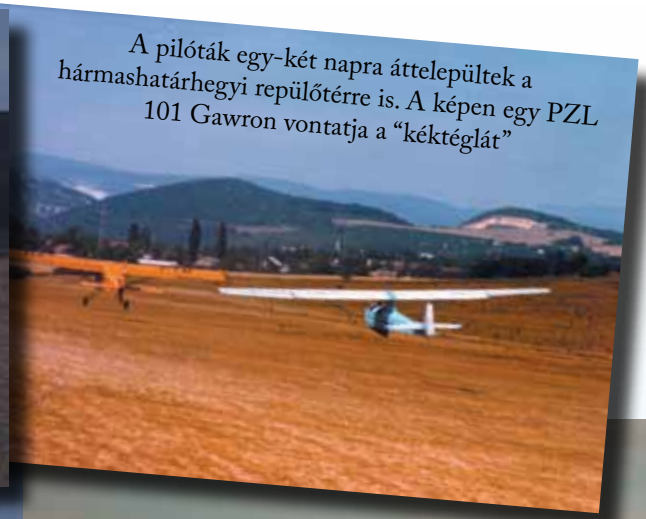




Egy svájci Moswey III, is részt vett a találkozón.



A Cumulus oldtimer vitorlázórepülőgép.



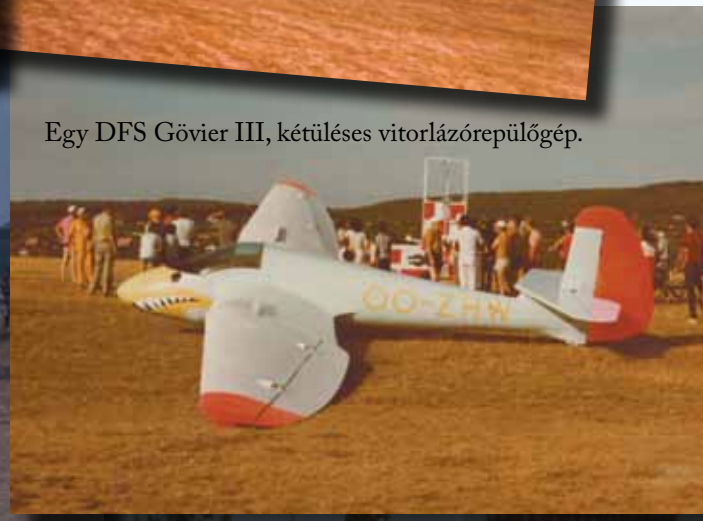
A pilóták egy-két napra áttelepültek a hármashatárhegyi repülőtérre is. A képen egy PZL 101 Gawron vontatja a "kéktéglát"



A svájci Weihe-50, buborék kabintetővel.



Egy Slingsby T.31. kétüléses vitorlázórepülőgép. A pilóták úgy nevezték, hogy "kéktégla".



Egy DFS Gövier III, kétüléses vitorlázórepülőgép.



Karsai András és Ziermann Attila, a 90-es években.

Ziermann Attila (1932-2009)

A magyar oldtimer mozgalom beindítója és lekes szervezője. Az első repülését itt, a farkashegyi katlanban tette meg egy Tücsökkel (5 mp repült idő). 1950-ben lettette a "D" vizsgát és később oktatói vizsgát tett. Magyarországon 1956-ig repült. Vitorlázórepülőgéppel összesen: 1635 óra 15 percet töltött levegőben, 5349 felszállásból. Összesen 62 típussal repült. Később megvette a magyar tervezésű R-22 SC Super Futárt és egy svájci Moswey IIa típusú repülőgépet. Ezekkel a gépekkel járt az Oldtimer Rallykra, egészen 1975-től. A Moswey IIa-val először 1974-ben, a Futárral pedig 1986-ban repült először. Eközben repült motoros gépekkel is több mint 500 órát (660 óra 10 perc). Az oldtimer repülés híve volt egészen haláláig.



A Breguet 904 kétüléses vitorlázórepülőgép.



A Magyar R-22S Június 18.

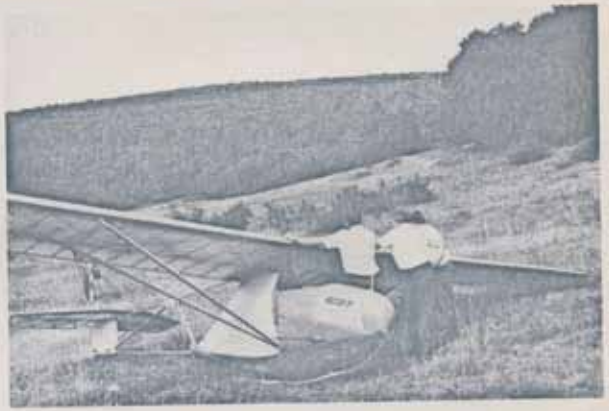




Egy Fauvel AV-36 Csupaszárny vitorlázórepülőgép. Egy ilyen géppel repült először az országban Emődi József csupaszárny vitorlázórepülőgéppel. A gép mögött Miklán Zoltán áll.



A Spalinger S-18.



Bücker 131 Motoros Műrepülőgép.



A Rhönbussard. Ez a repülőgép ma a wasserkuppei repülőgép múzeumban látható.



Motorkunstflug

(WG) Mit fünfzig Piloten aus Bulgarien, der ČSSR, Polen, Rumänien, Ungarn und der UdSSR hatte der diesjährige Wettkampf der sozialistischen Länder, der in Vilnius ausgetragen wurde, wiederum eine gute Besetzung. Bei den Frauen zeigten dreizehn (allein sieben aus der UdSSR), bei den Männern 37 Wettkämpfer am Himmel der Hauptstadt der Litauischen SSR ihre Pflicht- und Kürprogramme.
Der Wettbewerb wurde in den vier Einzeldisziplinen, Pflicht-, Kür-, Unbekannte Pflicht und in der Finalkür bestritten. Wie seit Jahr und Tag bestimmten die sowjetischen Kunstflieger das Niveau des Vergleiches. Lediglich Peter Jirmus aus der ČSSR konnte in die sowjetische Kunstflug-Phalanx einbrechen. Das Pflichtprogramm gewann Vizeweltmeister Nikitiuk vor Peter tiuk, Smolin, Kairis (alle UdSSR 1). Die gleichen Plazierungen gab es in der Unbekannten Pflicht. In der Finalkür jedoch siegte der ČSSR-Flieger Peter Jirmus vor Yurgis Kairis und Victor Smolin.
Bei den Frauen gab es außer in der Finalkür die gleichen Sieger bzw. Plazierten: Walentina Jaikowa vor Halida Mokaganowa und Lidia Lennowa (alle UdSSR). In der Finalkür schob sich die sowjetische Kunstfliegerin Irina Adabasch auf den 3. Platz.
Der von der zweiten sowjetischen Vertretung demonstrierte Leistungsstand war verblüffend. So konnte man schon zu diesem Zeitpunkt voraussagen, daß die sowjetischen Kunstflieger wieder mit einer Vertretung bei den Europameisterschaften an den Start gehen würden, die für neue Titelgewinne sorgen könnte.
Die Mannschaften der UdSSR und

1984

A XXIX. Nemzeti Bajnokságon a szabad osztályban, Imreh Lajos a 15., a standard kategóriában Sinka Lajos a 22. helyezett. Az Országos Válogató Bajnokságon, Tóth István a 16., Nagy Imre a 17. helyen végzett. A III. Kohász Kupán, a szabad osztályban, Szabadi István a kiemelkedő 2. helyezést érte el. A standard kategóriában, Sinka Lajos az 5. helyen végzett. A XII. Gemenci Vitorlázórepülő Bajnokságon, Vértes Róbert a 7., Terpó György 10. helyen végzett. A Női kategóriában: Farkas Lajosné a 6. és Tihanyiné Koltai Gabriella a 11. helyen végzett.A Budapest Bajnokságon, Fehérvári Tamás a 2., Porcsalmy Zoltán az 5., Istvánfi Béla a 16. és Emődi József a 22. helyezést érte el.



Végsiklásban a Standard Jantar 1984 VII Szeged.



1984-re elkészült az R-11b Cimbora rekonstrukciója.



Imreh Lajos az 1984-es őcsényi versenyen.



1984. November. 03, oktatás a faházban. A kép bal szélén, Gittinger Péter, mellette Farkas Lajosné. Az asztalon ülve, Farkas Lajos oktató és mellette Szabó Éva.

1985

A versenyzésben a klub nem ért el kiemelkedő eredményeket.
A XXX. Nemzeti Bajnokság Szabad osztályában, Szabadi István a 15. helyen végzett.
A standard kategóriában Sinka Lajos a 19. helyezést érte el.
Idén Farkashegyen rendezték meg a Budapest Bajnokságot. Az utánpótlás kategóriában, Varga Zsigmond az 5., Tihanyi László a 7., Szalai György 9., és Istvánfi Béla a 11. helyezést érte el. A Gemenci Vitorlázórepülő bajnokság Férfi, utánpótlás kategóriájában, Levajsics Károly a 8. és Fehérvári Tamás a 12. helyen végzett. A Női Utánpótlás Bajnokságon, Farkas Lajosné a 8. helyezést érte el.

Liptai Nándor a HA-4253-as Fóka-5-el, siklik a lejtő felé.



Gittinger Péter az An-2-vel egy repülőnapon húz át.





Szár, 1985. Augusztus. 31.
Büki Péter terepreszállása.

Büki Péter a piráttal indult távra, 1985. Június. 16.-án. A kabintetőt fogja: Péter Zsolt.



Készül a vacsora. A tűz mellett Tóth Ferenc.







Reggeliznek a MÁV Repülőklub tagjai.

Balról-jobbra: Illyés Zoltán, Emődi József, Tihanyiné Koltai Gabriella, Tihanyi László, Szabadi Istvánné, Szabadi István.



Életkép a starton, balról-jobbra: Pálinkás György, Sinka Lajos, Szabadi Istvánné, Emődi József, Szabadi István.



Emődi József bal oldalon egy növendéket oktat.

Jobbra fönt:

Szabó Éva időt mér a starton.





Oldtimerek a kishangár elött: az álló sorban balról, a harmadik: Bartha Béla, mellette Pálinkás György. A jobb szélen Fürth Róbert, mellette, Kósa György és Sinka Lajos.



Vitorlázórepülők vetélkedője

Budapest-bajnokság Farkashegyen

Az MHSZ MÁV Repülő és Ejtőernyős Klub rendezésében a farkashegyi sportrepülőtéren került sor az idei *Vitorlázórepülő Budapest-bajnokságra*, melyen az MHSZ 15 repülőklubjából közel félszáz versenyző vett részt.

Anyaghiány, illetve a gyártó cég szállítási késése miatt a MÁV-klub *Jantar* típusú gépei egyelőre nem repülhetnek, így az idei első jelentős hazai vitorlázórepülő-verseny házigazdái csupán a *Pirat* kategóriában indíthatták sportolóikat. S bár a május eleji esős időjárás akadályozta versenyzőik felkészülését, *Szabadi István* (a MÁV dolgozója) szakosztályvezető, aki ezúttal a Budapest-bajnokság versenyvezető tisztét látta el, mégis bízott a csapat jó szereplésében.

S mindjárt a legelső értékelt versenyszámban kettős MÁV-os siker született: *Szalai György* — élete első versenyén — győzött klubtársa, *Tihanyi László* előtt. Tekintve, hogy a szabad (műanyagépítésű gépek) kategóriában nem lehetett értékelni az eredményeket, közel egy hétig ők ketten voltak a legeredményesebb résztvevők.

A következő fordulóban ismét Szalai volt a MÁV-osok legjobbja. Bár a győzelemhez ez is kevésnek bizonyult — helyét megőrizte az élcsoportban. A Pirat kategória harmadik versenyszámában aztán ismét MÁV-os sportoló, Tihanyi László érte el a legmagasabb pontszámot. Kár, hogy az előző fordulóban hamar terepre kényszerült, s ezzel sok pontot vesztett, akárcsak az e számban „fotó-nullát" vétő Szalai és Istvánfi. De még nem volt vége!

A Pirat kategória negyedik — s mint később kiderült utolsó — versenyszámát ezúttal *Istvánfi Béla* (MÁV) nyerte, méghozzá igen jó teljesítménnyel. A 190 kilométeres huroktávolságot csaknem 60 kilométeres óránkénti átlagsebességgel nyerte, s eredményét a maximális 1000 ponttal jutalmazták. Klubtársai szintén jó átlagsebességgel repültek, valamennyien 870 pont körüli értékelést kaptak.



A gépmadár előkészítése felszállásra
(A szerző felvétele)

Bár a tavalyi ezüstérem után reménykedtünk az újabb éremszerzésben, mégis elégedettek lehetünk sportolóink összteljesítményével. Nemcsak azért, mert Pirat kategóriában az értékelt négy versenyszámból hármat a MÁV sportolója nyert, hanem azért is, mert többségük alig múlt húszéves. A kevés versenyzői rutinnal rendelkező Szalainak és Vargának ez volt az első jelentős versenye, s Istvánfi sem számít a gyakorlottabb pilóták közé. Ennek ellenére egyaránt megállták helyüket a mezőnyben. Külön elismerést érdemel *Varga Zsigmond*, aki ugyan egyetlen versenyszámot sem nyert — ellentétben három klubtársával —, de kiegyensúlyozott teljesítményével 1. osztályú minősítést, valamint Aranyjelvényes ifjúsági sporttoló címet szerzett.

A XIII. Vitorlázórepülő Budapest-bajnokság eredményei:

Pirat kategória: 1. Gulyás György (MALÉV), 2. Gazsó Pál (Békéscsaba), 3. Nagy Sándor (Csepel) . . . 5. Varga Zsigmond (MÁV), 7. Tihanyi László (II. osztályú minősítést szerzett), 9. Szalai György, 11. Istvánfi Béla (mindketten II. osztályú minősítést és Ezüstjelvényes ifjúsági sportoló címet érdemeltek ki).

A szabad (műanyag) kategóriában: 1. Gyöngyösi Gyula (Szeged), 2. Nagy Gyula (Győr), 3. Taglieber Miklós (MMRK).

Büki Péter

Balra-fönt: A Postás Pirát a verseny közben a sorrentóba csapódott, és rommá törött. A pilóta karcolás nélkül megúszta az esetet.

Balra-lent: Startfotó a Pirátból. Jól látható a képen a startóra, amelyet ponyvából raktak ki és körübelül 3-5 percenként mozgatták a mutatókat a versenyeken.

1986

A klubunk ebben az évben sem sikerült komolyabb eredményt elérni, a versenyeken. A Nemzeti Bajnokságon, Levajsics Károly a 19. helyezést érte el a szabad osztályban. Vértes Róbert a 28. lett a standard kategóriában. Az Alföldi Vitorlázórepülő Bajnokságon, Mészáros Endre a 26. helyezett lett, a standard kategóriában. A szabad osztályban, Fehévári Tamás, a 7. helyezett lett. A Női Utánpótlás Bajnokságon, Koltai Gizella, a 11. helyezést érte el. A Budapest Bajnokságon, Porcsalmy Zoltán, a 7. helyezett lett, a szabad osztályban. A klub osztályban, Varga Zsigmond a 13., míg Tihanyi László a 15. helyezést érte el.

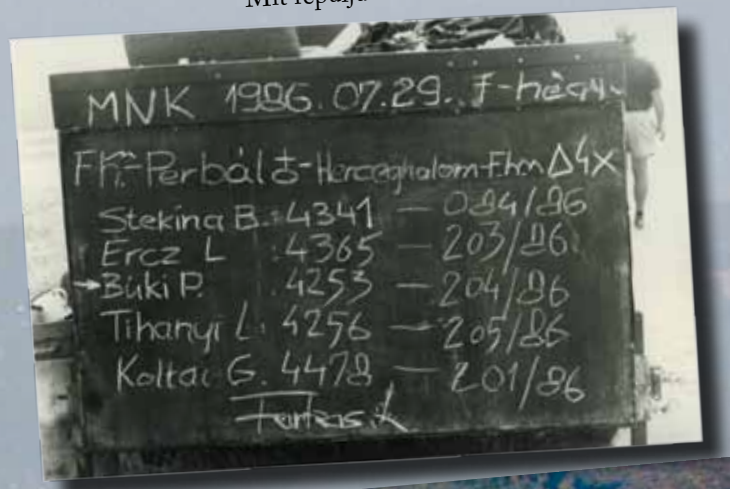
Barcs László (hátsó ülében) és Bene Tibor (első ülésben), a PZL-101-ből fotózva a Bocianban.





1986. Szeged. A képen balról-jobbra: XY, Pethő Alfréd, Vajda László, Siklósi Gábor, Tóth István, Stekina Béla, Szenkovits Lajos.

Mit repüljünk ma?





Gazdag Miklós 1986. Július. 6.-án, Baks községnél, terepreszállt.





Liptai Nándor a Jantar-2B-vel repül.

Mitter Imre és Czigler Klára az R-22 Futárt javítják.





Bene Tibor a Bocianban.

1987

A repvezasztalnál. A képen balról-jobbra: Barcs László klubtitkár, Büki Péter.



Sinka Lajos és Fürth Róbert a “nagyvasban”.



Pilóták a Góbéval. A képen balról-jobbra: Radványi Zoltán, Takács Lajos, Szabó Lajos.



Sportrepülő bál 1987. A képen balról-jobbra: Barcs László, Kerekes András, Bükiné Anikó, Dr. Daróczy Éva, Büki Péter, Radnóti László

A HB-21 Farkashegyen.



Az 50 éves a Magyar Vitorlázórepülés emlékmű és néhány pilóta.



Fürth Róbert Bartha Béla Barcs László Kósa György



1988



Vitorlázórepülő Budapest-bajnokság

Az MHSZ farkashegyi repülőterén 18 klub negyvenhat versenyzőjének részvételével bonyolították le a XV. vitorlázórepülő Budapest-bajnokságot, a sportág idei első jelentős hazai versenyét.

A közepes időjárás, valamint a kiírható útvonalak korlátozottsága ellenére nagyon színvonalas, eredményes vetélkedés alakult ki valamennyi versenyszámban. A MÁV-osok a kedvezőtlen előjelek ellenére — géphiány miatt alig volt alkalmuk a felkészülésre — remekül kezdtek: *a szabad osztályban Tóth István az első, Tihanyi László — mindössze 40 ponttal lemaradva — a negyedik helyezést érte el, a standard osztályban pedig Gazdag Miklós — 15 pont hátránnyal — a harmadik helyet szerezte meg.*

A negyedik versenyszám hozta a legértékesebb teljesítményeket számunkra — s bizonyos fokig a csalódásokat is. Ugyanis a standard osztályban *Gazdag Miklós* 334 kilométert repülve, teljesítette az aranykoszorús vitorlázórepülő-jelvény távolsági feltételét, amely számára egyben az E-vizsga befejezését is jelentette. S ha egy kicsit több szerencséje van, a versenyszámot is megnyerhette volna. Ám, így is sikerült az összetett versenyben megszilárdítania második helyezését, s megközelíteni az élen álló *Schuller Istvánt* (Csepel).

A szabad osztályban viszont épp fordítva alakultak a dolgok. *Tóth István* és *Tihanyi László* közel félezer kilométert repülve végeztek az első két helyen, s nagyon értékes pontokat szereztek. A nagy álmuk azonban a gyémántkoszorú nehezebbik távolsági feltételét jelentő 500 kilométer elérése nem sikerült. *Tihanyi* 496,5, *Tóth* 487 kilométert teljesített.

Bár úgy tűnt, a szép, napos időjárás végig hű marad a versenyhez, egyre inkább kiderült: ez csupán a látszat. A kéklő égen „kipattanó" kumuluszfelhők — melyek az emelőáramlatok velejárói — felett egyre gyakrabban jelentek meg az időjárás romlását jelző fátyolfelhők. S ezzel együtt, mind sűrűbben fordult elő, hogy a mezőnyből alig akadt, aki visszaért a repülőtérre. A hetedik — s mint később kiderült az utolsó — versenyszámban ez a bravúr csupán a legrövidebb (168 kilométer) távra indított utánpótlás kategória négy pilótájának sikerült.

Stekina Béla, aki itt képviselte a MÁV-os színeket, bár 20 kilométerrel a cél előtt kénytelen volt terepre szállni, kiegyensúlyozott teljesítményével végül annyi pontot gyűjtött, amely az I. osztályú minősítést hozta számára. S ez a bravúr a másik három MÁV-osnak is sikerült!

A utánpótlás kategória végeredménye: 1. *Sinkó Csaba* (Dunaújváros), 2. *Szabó Tibor* (Csepel), 3. *Hornyák József* (Csehszlovákia), ... 8. *Stekina Béla.*

A szabad osztályban a hetedik — akárcsak az első — versenyszámot *Tóth* nyerte, s ezzel végeredményben bronzérmet szerzett *Kubitsch György* (Malév) és *Nahajevszky Sándor* (Csepel) mögött.

A standard osztályban *Gazdag* az utolsó versenyszámban a negyedik helyen zárt, s ezt a helyezést érte el a végső összesítésben is. Ami nemcsak az aranyjelvényes ifjúsági sportoló címet jelenti számára, hanem azt is, hogy jövőre *Tóth Istvánnal* együtt ott lehet a nemzeti bajnokságon. A kategória „dobogósai": 1. *Barka József* (Kaposvár), 2. *Fodor Károly* (Békéscsaba), 3. *Taglieber László* (MMRK).

Büki Péter

1989

A második hazánkban rendezett ralire az oldtimeres öregek csapata kialakította a repülőtér területén a kempinget (mosdókat, sátorhelyeket, egyebeket). Később ezt a kempinget a szomszéd klub kiadta bérlőnek, holott zömében a MÁV-osok dolgoztak rajta. Ezen a ralin már kiéleződött a MÁV-Csepel ellentét elég szépen. Ezen a ralin is kiválóvolt az időjárás, de itt már megváltozott a szemlélet, nem volt állami támogatás, csak széthúzás a rendezők között. Repültem a belga Schweizer-22-vel Pilótája már tudta Terlet óta, hogy vagy én repülök, vagy az ejtőernyő, mert kettőnknek szűk az ülés, így nem is próbálta rám tukmálni az ernyőt. A régi gépek nagyon szűkre voltak méretezve, alig fért bele egy normálméretű ember, hát még én. Aki akart utánam repülni, az kicibált a gépből. Már több magyar gép szerepelt a ralin: Vöcsök, Június-18, Futár (miskolci).

Tettek sora bizonyítja, hogy a farkashegyi repülők kollektívája komolyan veszi a felkészülést, saját ügyének tekinti a veterán repülőgépek és szerelmeseik találkozójának minél színvonalasabb lebonyolítását. A repülőtéri kemping és a parkolók helyének tereprendezése érdekében például csupán tavaly közel ezer óra társadalmi munkát végeztek a főrendező Csepel és az „alvállalkozóként" résztvevő MÁV REK sportolói.

17. NEMZETKÖZI VITORLÁZÓREPÜLŐ OLDTIMER RALLY



BUDAPEST FARKASHEGY 1989 JÚLIUS 20-30

Júliusban Farkashegyen

Tavaly kezdte meg működését a két klub közös koordinációs bizottsága, amely kidolgozta a felkészülés részletes ütemtervét folyamatosan szervezi, egyezteti a tennivalókat, egyben ellenőrzi azok végrehajtását. S mint a legutóbbi megbeszélésekből is kitűnt: eddig lényegében minden a tervek szerint halad, igaz, egyes területeken gondokat okoz, hogy néhány külső partner nem teljesítette tavalyi ígéretét.

A külföldiek érdeklődése viszont az előzetes várakozást messze felülmúlta. Olyannyira, hogy az idei oldtimer rally az egyik legnagyobb problémája éppen a túljelentkezésből adódik. Különösen sok az Amerikából jött nevezés, s nem csak a magyar származásúak jönnek szívesen.

A jelentkezés határidejéig közel 100 veteránnak számító vitorlázó repülőgépet – például Grunau Babyt, Goviert, Minimoát, Mosveyt, Meisét – és három öreg motoros repülőgépet neveztek Európából és a tengeren túlról. (Ez majdnem a duplája a hat év előttinek.) A gépek mellett 800 külföldi vendégre számítanak. Ezek több mint fele családtag vagy kísérő, akik többsége jelezte, hogy szeretne részt venni a rally rendezésében közreműködő utazási iroda programjain.

A résztvevők kulturált elhelyezése érdekében megkezdődött a repülőtéri faházak felújítása, a közművek korszerűsítése; jól halad a leendő sátor- és lakókocsitábor területének, létesítményeinek előkészítése, kiépítése. További szálláslehetőséget kínál a kútvölgyi repülőotthon épülete, valamint a Flóra motel és camping is. Az igényesebb és tehetősebb vendégek számára a főváros területén működő szállodákban is kínálnak szobát.

A találkozó idején a résztvevőknek (a tervek szerint) lehetősége lesz magyar vitorlázó repülőgépek (Bocian, Góbé) bérlésére és motoros géppel utasrepülésre is. A legeredményesebben repülő oldtimer pilótákat naponta díjazzák, s a másfél hét elteltével a rally legeredményesebb repülőgépvezetője kapja a fődíjat. A résztvevők tájékoztatására már készül a rally-újság, amelyben a nevezések alapján – bemutatják a hazánkba érkező oldtimer repülőgépeket és pilótáikat, valamint a mozgalom eddigi történetét

A másfél hetes program megnyitóját július 20-án 17 órára tűzték ki. A még nem végleges tervek szerint a leglátványosabb eseményére 22-én 10 órai kezdettel kerül sor, amikor a farkashegy-kútvölgyi „katlanban" emlékműavatással és repülőnappal emlékeznek meg a magyar vitorlázórepülés kezdetének 60. évfordulójáról. Csupán ízelítőként a várható légiparádé műsorából Vöcsök gumistartja, csörlés Kút-völgyben, hármas Minimoa vontatmány, IS–28 kötelék műrepülése, egyéni és kötelék motoros műrepülés, helikopter és hőlégballon bemutató Bízunk benne, hogy a házigazda kluboknak sikerül időre megoldaniuk (a megígért és várt) szükséges segítséggel a még hátralévő feladatokat – és az időjárás is kegyeibe fogadja majd az öreg gépek örökifjú pilótáit, barátait! S aki a július 30-i zárás után szeretné még egy héten át Magyarországon folytatni az oldtimer repüléseket, az már másnap átköltözhet a gyöngyösi repülőtérre, ahol augusztus 6-ig a farkashegyihez hasonló repülési feltételeket biztosítanak a vendégeknek.

BÜKI PÉTER

Büki Péter a Jantar-1-ben. 1989. Október. 1.





Gumikötéllel startol a Vöcsök az "A" dombról.



Tobak Tibor II. Világháborús vadászpilóta, az Oldtimer Rallyn is dedikálta a könyvét.



Az Odysseus startra készen.



Egy Musger Mg-19A a starton. A kabintetőnél Ungár László áll.



Az Odysseus és pilótái.



Liptai Nándor az Olympia Meisével startol.



Leszáll az AV-36 Fauvel.



Egy AV-36 fauvel a starton.



Veterán pilóták csoportképe a régi büfénél, balról-jobbra: Nagy Kornél, Pálinkás György, Mitter Imre, Fürth Róbert.

Liptai Nándor is repült ezzel a géppel.

Egy Doppelraab IV, a várakozón.



Egy Göevier a hangárok elött. Jól látható hogy a függöleges vezérsíkra ráragasztották a Vintage Glider Club matricáját.













Egy Minimoa startra készen.







Liptai Nándor a Vöcsökkel készül felszállásra.



Egy Slingsby Perfect, a várakozón.



Egy Spalinger S-18 a hangárok elött.



Egy LF-107 Lunak is részt vett a találkozón.



Az AV-36 Fauvel a szállítkocsiján pihen.



Egy svájci Bergfalke II a várakozón.

Egy Slingsby T-31 az összezerelést követően.





A rhöni Rhönbussard.



Az A-15 a szállítókocsiknál.



Egy svájci Slingsby T-31.



A Wasserkupéból érkezet DFS Habicht.



A Grunau 9.

Egy DFS Weihe nyitott kabintetővel.



Egy Kranich III is részt vett a találkozón.

A Breguet 900 első példánya a találkozón.

A Rhönbussard és a Minimoa.









Az R-22 Futár és a Június 18 várakozik.



Az R-22 Futár.





1990

Az anyagi nehézségek mélypontja után. Sok konfliktus a Csepellel, de az év végére javuló viszony és egyensúly. A klub külső megítélése sokat javult.
Kapcsolatfelvétel a Flugring Austria Wien (repülőtér: Wr. Neustadt) repülő egyesülettel Berényi József közvetítésével. Többen itt táboroztak, saját gépeket is hoztak.
Kapcsolat a Sundswall Segelflugklubbal, csere: MÁVos pilóták össze és tavasszal hullámtáborba Arebe, svédek a nyáron Farkashegyre. Szervező, összekötő Mészáros Endre (Andreas Mészáros)
A MÁV gyerektábor mellett még egy tábort rendeztünk a Növényolajipar gyerekeinek, anyagilag sokat segített. A Magyarországon rendezett FAI kongresszuson több mávos és farkashegyi is részt vett rendezőként, tolmácsként , egy nap fahegyen meg is repültettük a válalkozó kedvű résztvevőket. Április: az SE az új egyesülési tv.-nek megfelelően újjáalakult/megalakult.
Újra üzembeállt a Jantar 2B (4457). A hosszú leállításnak emberi és műszaki okai voltak, a gyár bevonásával sikerült a problémát megoldani.
Elkészült a 4317 Cobra nagyjavítása. Az MHSZ-MRSZ átalakulás, „gépelosztás" után a gépek tulajdonjogát a klub nevére jegyezték. A korábbi tulajdonos az MHSZ volt.
Ezt megelőzően a VSZB-ben hosszú egyeztetés volt a klubok között, hogyan kellene az MHSZ gépparkot a korábbinál igazságosabban szétosztani a klubok között. Ezeken a tárgyalásokon Porcsalmy Z. képviselte a klubot. Kialakultak a szempontok (létszám, kiképzés, teljesítményrepülés eredményei mint súlyozó számok; felmérték a gépparkot (mi volt MHSZ beszerzés, mi volt a klubok saját beszerzése, ami aztán szintén MHSZ tulajdoni bejegyzést kapott), ennek alapján nem kevés vitával kialakult a végleges elosztás, amit aztán formailag és hivatalosan az MHSZ hajtott végre.
Megszűnt az MHSZ, az ingatlanvagyon a ZÁVKI –Zárolt Állami Vagyont Kezelő Igazgatóság felügyelete alá került.
A MÁV és a Csepel létrehozta a FRE-t (Farkashegyi Repülőtér Egyesület) a reptér kezelésére és üzemeltetésére. A közös szervezetben annyira törekedtek a klubok az egyensúlyra, hogy ez szinte működésképtelenné tette. Aláírtuk az első megállapodást a Csepel aktuális vezetésével a repülőtéri területek elosztásáról.
A MÁVos Wilgát az MHSZ visszaadta, és a klubhoz került a HA-SGS Z-142. A HA-SBK Gawron motorját a nemzetin tönkretették, a javítás az év végére elkészült és az a gép is visszakerült Fahegyre.



A FAI kongresszusa Farkashegyen, 1990. Október. 12-én egy Tréner előtt. A képen látható az alsó sorban, balról-jobbra: Csík Jenő, Ismeretlen, Emődi József, Nagy Tamás, Porcsalmy Zoltán, Réthy Jenő. A Fölső sor, jobb szélén: Liptai Nándor. Az ötödik: Simóné Avarossy Éva.

A hangármester elköszönt

A szárnyalás élménye

Az üdén kéklő égboltot minden irányból kumuluszfelhők tarkították, s az élénk északnyugati szélben sorra emelkedtek magasba a karcsú vitorlázó-repülőgépek. Erre az időjárásra mondják a sportrepülők: *„még egy hangárajtóval is fel lehet szállni"*...

Várhegyi Aladár, a MÁV repülőklub hangármestere a „parancsnoki" épület járdaszegélyén ült és a magasban köröző gépeket nézte. Tekintetéből nem volt nehéz kiolvasni: képzeletben ő is ott ül az egyik kétüléses kabinjában. Mert számára jó ideje akkor igazi élmény a repülés, ha a szárnyalás érzését valaki mással is megoszthatja. Legyen az a farkashegyi nyári vasutas gyermektábor fiatal lakója, avagy az aktív sportolásból már kiöregedett veterán pilóta, illetve a repüléssel csak most ismerkedő vendég.

Ezért is bosszankodott mostanában oly sokat azon, hogy az állami támogatás megvonása, *a repülőklubok önfenntartóvá válása miatt egyre inkább csak a tehetősebbek engedhetik meg maguknak ezt a sportot.* Ugyanis az idei évtől a klubtagoknak minden felszállásért, minden levegőben töltött percért fizetniük kell a „támogatást" — ami az egyénnek komoly áldozat, de a klubnak alig több a szalmaszálnál.

S bizony, ahogy telnek a hónapok, úgy csökken a fizetőképes gárda. Hiszen akik korábban a repülésnek áldozták minden szabad idejüket, azok kevésbé értek rá pénzt keresni, karriert csinálni, s ez már önmagában is rányomta bélyegét családjuk anyagi helyzetére. A legfiatalabbak, a tizenéves diákok pedig szintén „sovány" pénztárcával jönnek el hazulról. Ezért, aki csak teheti, társadalmi munkával igyekszik törleszteni a repülés árából.



A klubvezetés döntése értelmében a hangármester ingyen repülhet. Ő ennek ellenére megis ritkábban ül gépbe — s akkor is rendre másodmagával.

— *Ugyan már* — hárította el a lehetőséget aznap is, amikor a Jantart ajánlották fel neki —, *nem akarom mások elől elvinni a teljesítménygépet. Nekem megfelel az is, ha valamelyik srácot, vagy oldtimerest elvihetem egy negyedórára.*

Bár valamikor versenyzett, s az aranykoszorús vitorlázórepülő vizsgajelvényt is megszerezte, soha nem hajszolta igazán a teljesítményeket. Azok közé tartozik, akik a repülést önmagáért, a motor nélküli szárnyalás valódi szépségéért szeretik, s nem küzdenek „gyémántokért", I. osztályú minősítésért, válogatottságért, minél több repült óráért. Pedig 1943-ban, amikor 13 évesen elkezdte a repülést, nagyon jól startolt. Hamarosan ő lett az ország — valószínűleg — legfiatalabb C-vizsgás növendéke.

Négy évtized telt el azóta, melynek második felét a farkashegyi repülőtéren töltötte a MÁV-osok hangármestereként. Eredeti humorral előadott történetekből, eszmefuttatásaiból könyvet lehetne írni (még nem késő), s ha ifjúkorában írásra adja a fejét, ma már bizonyára ismert humorista lenne. De ő a repülésbe szédült bele, melyhez akkor is hű marad, ha majd csupán a farkashegyi repülőtérre nézó lakása ablakából gyönyörködhet a felhők alatt körözó gépmadarakban.

Egyelőre viszont csak hangármesterként vonult (az MHSZ megsrúnése miatt kényszerből) nyugdíjba. Oktatóként még évekig szeretné segíteni „kis klubja" vitorlázórepülőit. S az egyre nehezedő helyzetben szükség is lesz fanyar humorára, szakértelmére, tanácsaira, észrevételeire. Arra, hogy velünk együtt előre nézzen — még ha első nyugdíjas heteiben inkább ösztönösen visszanézett. Azokra az időkre, amikor azt hitte: *idővel minden jobb lesz...*

Büki Péter



.... -Készülj be fiú!

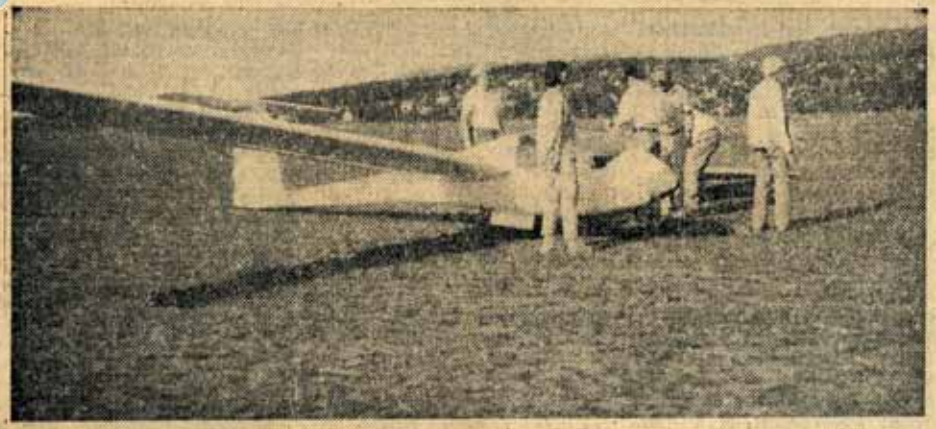
- De Ali-bácsi én lány vagyok.

- Nem baj készülj be fiú....

Várhegyi Aladár

Bécsi kapcsolat

Osztrák sportrepülők Farkashegyen



Az „első fecske", *Josef Berényi* éppen öt esztendeje kereste meg a „vasutas" vitorlázórepülőket, hogy kapcsolatot létesítsen köztük és klubja, a Flugring Austria Wien tagjai között. A magyarok többsége akkor még nem tulajdonított különösebb jelentőséget ennek a közeledésnek. Arra pedig végképp nem gondoltak, hogy néhány év múlva megszűnik a hazai repülőklubok tevékenységét, kapcsolatait felülről szigorúan korlátozó, ellenőrző MHSZ, s vele az állami dotáció is lényegében a nullára csökken. Azaz, nekünk is ugyanolyan önfenntartásra kell berendezkednünk, mint osztrák szomszédainknak.

Az új helyzetben tehát ugrásszerűen felértékelődött a bécsi klub működésével összefüggő módszerek, tapasztalatok megismerésének, hasznosításának fontossága. S miután a külföldi sportrepülők vendégül látásából, repültetéséből származó hasznot sem fölözik le központilag, a MÁV-osoknak is komoly érdeke fűződött e kapcsolat kiszélesítéséhez.

Így aztán — főleg a tavalyi nemzetközi oldtimer-találkozó megrendezése után — *szinte természetesnek hatott, hogy májusban két héten át gyakorlatilag annyi, vagy több osztrák gép sorakozott a MÁV REK startján, mint HA-s lajstromjelű.*

Josef, azaz *Berényi József* (1972-től él „odaát") aranykoszorús vitorlázórepülő többek közt elmondta, hogy az Osztrák Repülő Szövetség (Österreichische Aeroklub) keretén belül három autonóm szervezetbe tagolódnak a repülőklubok. Méghozzá — számunkra kissé meglepően hangzik — a politikai pártokhoz való viszonyuk alapján!

Az ASKÖ-be a „vörösök", azaz a baloldali eszmékkel rokonszenvezők tömörültek, s őket a szocialisták patronálják. Az Unionhoz a „feketék" tartoznak, akiket a munkaadók pártja támogat. A Flugring Austria Wien a harmadik szervezetbe, az ASVÖ-be társult, amelyhez a „pártonkívüli klubok" csatlakoztak. S a Wiener Neustadt-i repülőtér hatalmas területét ismerve nem meglepő, hogy közel harminc másik repülőklubbal (igaz, ezek közt vannak alig néhány főből állók is) osztoznak a „mezőn".

Taglétszámuk alapján a közepes klubok közé tartoznak, mivel másfél száz fő után fizetnek tagdíjat az ASVÖ-nek. Igaz, ebből a létszámból mintegy harmincan vesznek aktívan részt az üzemnapokon, a többiek csak esetenként bukkannak fel, illetve pártoló tagok, avagy saját géppel rendelkező pilóták. (Ez utóbbiak heten vannak, s köztük található *Karl Bräuer*, aki Ausztriában elsőként repült vitorlázó repülőgéppel 1000 kilométernél hosszabb távolságot.)

Akinek nincs saját gépe, az — természetesen — *a klub gépén repül.* Nekik hat gépük van (ebből négyet hoztak el Farkashegyre): Blanik, KA—8, Aztir CS — az évek során ezekkel a MÁV-osok közül is többen repültek egy-két „kört" — Libelle, Jantar st. 1., Junior. Bár a teljesítménygépekre előírt 1500-1500 schillinges „belépő" után csak a csörlésekért és a motoros repülőgépvontatásért kell fizetniük, alighanem véletlen, hogy a kilenc gyémántkoszorús pilóta többségét a saját géppel rendelkező klubtagok adják.

A kéthetes tábor végén az osztrák vendégek elégedetten búcsúztak azzal: többen még az idén visszatérnek, annyira megszerették ezt a tájat, s jól érezték magukat. Reméljük, akkor is olyan kedvező időjárás várja őket, mint most! Hiszen Andreas Halder 400 kilométeres távolságot repült, ketten pedig itt teljesítették az ezüstkoszorús jelvény időtartam- és magassági feltételeit.

Büki Péter

Új Szárnyak 1990/6 szeptember

Repülő-tükör

GYERMEKTÁBOR FARKASHEGYEN. A MÁV Repülő és Ejtőernyős Klubja az idei nyáron már ötödször látott vendégül vasutasgyermekeket, továbbá a repülőklub újabb szponzorának, a Növényolajipari és Mosószergyártó Vállalat dolgozóinak fiait és lányait. A több mint kétszázötven általános iskolás játékos vetélkedőkön, versenyeken vesz részt. Kirándulnak a magyar vitorlázórepülés „bölcsőjébe", a farkashegyi katlanba, a Petőfi Csarnokban pedig megtekintik a repüléstörténeti kiállítást. Emellett modellező, ejtőernyős és repülőbemutatót látnak (sőt repülhetnek is), így ismerkednek a különböző repülősportok titkaival, szépségeivel. (Büki Péter)



1991

1991 December 31. A “nagyvas” elött állnak balról-jobbra: Petrovics Gábor, Fürth Róbert, Sinka Lajos és a gépben ül Okos József





1991.Május. 23.-án a HA- SGS lajstromjelű Zlin Z-142 típusú repülőgép Pázmánd mellett kényszerleszállást hajtott végre. A gépet Emődi József vezette és utasa Simon Ferenc volt. Szerencsére a pilóták túlélték a balesetet.

Porcsalmy Zoltán a PZL Gawronnal, útban Békéscsabáról.



Jobbra lent: Pilóták a Wilga mellett, balról-jobbra: Sinka Lajos, Korbély Károly,Porcsalmy Zoltán



1992

A repülőbenzin ára drasztikusan megemelkedett 36 Ft-ról 76-78 Ft-ra!
új oktató: Rimóczy László Kezdeményezés a MÁV kapcsolat felújítására, látogatás Csárády Jánosnál. Emődi J. kezdeményezése egy MÁV légiszolgálat kialkítására. Egy próbarepülés volt, egy katasztrófa-elhárítási gyakorlat keretében a vegyi mentesítő osztag repülőgépes szállításával. Folytatása nem lett.



Porcsalmy Zoltán, a Wilgával, 1992 Július.

Farkas Lajos a Stemme S-10 orránál.



1992. December.31 az év utolsó üzemmnapja.



A kép bal-szélén: Fürth Róbert (kék sapkában), a jobb szárny alatt a HA- felirat alatt, Marosits Miklós.

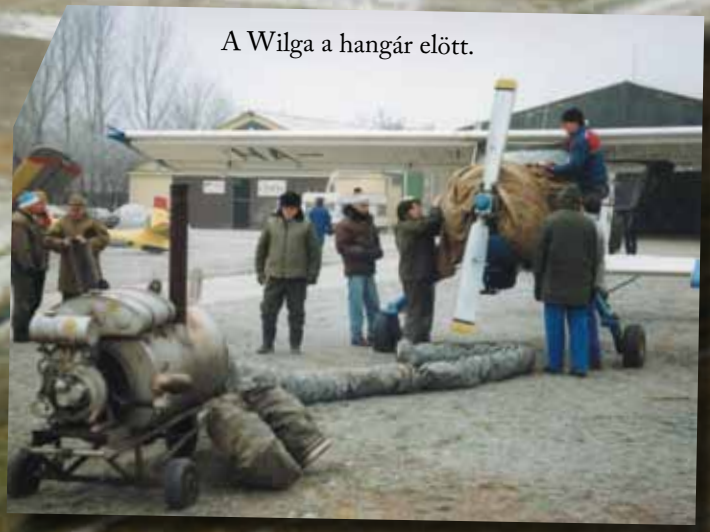


Imreh Lajos.

Fűtik a Wilga motorját.



A Wilga a hangár elött.



1993

Ambrusné Borsody Erika ejtőernyős balesete. Kezdő ejtőernyősként ugrottak Gödöllőn. Az ugrás során a szél elsodorta (a többieket nem) és egy fán kötött ki. A fáról lemászás-mentés közben a fának csapódott, sérüléseket szenvedett. Mivel az ügyet nem megfelelően kezelték, per lett belőle, ami sok évig elhúzódott. A per végén a klubnak kártérítést kellett fizetnie + életjáradékot, Tekintettel a klub egyetemleges felelősségére, ez a teher mind a repülő szakosztályra hárult, mert a per lezárultakor már csak ez volt működő szakosztály. A Bocian kivételével megújult a géppark, a korábban megállított Pirátokat, Fókákat, Góbét újra nagyjavítani lehetett. Az egyik Góbé budaörsi javítása végén a frissen vásznazott, feszítőzött gépben az egyik szerelő még kimosott benzinnel egypár alkatrést, majd közvetlenül ezután egy másik porszívózni kezdett, a porszívó szikrát vetett, a benzingőz belobbant, a friss vásznazás leégett , kezdték elölről…
PZ szakoszt. vez. szorgalmazza, hogy a szakosztálynak több fős vezetősége legyen. több sűrűn írt oldalon sorolta fel csak címszavakben mindazt, ami a szakoszt. működéséhez kell. A létszám 60 fő, az éves költségvetés közel 4 millió Ft, ehhez jól meghatározott munkaterv alapján működő aktív vezetőség kellene.
Klub vezetőségi döntés: az oldtimer szakosztály a repülő szakosztály keretében működik, tagjai „tiszteletbeli pártoló" tagok. (korábban az OT szakosztályhoz volt rendelve egy Góbé, amin Pálinkás György oktató felügyeletével, vagy vele repültek, ebből adódtak súrlódások.



Laktis Péter, az aggregátoron.
1993. Augusztus. 20.





1993. Május. 1
Repülőnap
Farkashegy





Starton a Fókával. A gépben ül: Thuránszky Gergely, mellette Strasszer József.



Az ASK-13.



Ka-8b.



A DG-500 *Elan.*

Az LS-4 az összeszerelés után.





Egy Német Ka-7 *Rhönadler*

Landaui repülők – Farkashegyen

Az ettlingeni és landaui repülőklubokban egyaránt otthonos Körmendi Kálmán közvetítése nyomán az idén az Aeroklub Landau sok tagja jött el néhány hétre Németországból a MÁV farkashegyi nemzetközi repülőtáborába.

Hazautazásuk előtt Jochen Rittert, a klub főoktatóját – itt ünnepelte 31. születésnapját – kértem meg: beszéljen sportrepülői pályafutásáról, klubjáról.

Jochen, mint elmondta, 1978-tól repül, s eddig mintegy ezer órát töltött a levegőben. Bár aranykoszorús vitorlázórepülő, és szívesen versenyezne, nincs ideje a teljesítményrepülésre, a növendékek kiképzése minden idejét lekötí (évi száz órát repül, nagyon sok felszállásból). Ráadásul Bonnban él (ahol számítógép-programozóként dolgozik), s 250 kilométert kell utaznia hétvégeken a landaui repülőtérig. Mégsem igazolt át közelebbi repülőklubhoz, mert Landauban tanult meg repülni, és ott is érzi magát jól, ugyanis náluk nincs ellenségeskedés, hangos szóváltás – csak barátok, igazi sporttársak vannak.

A klubnak 60 aktív és félszáz pártoló tagja van. Közülük öten gyémántkoszorúsok, s rajtuk kívül egy sor pilótának van 300 kilométeres befejezett távja. Tíz oktatójuk közül öt rendszeresen részt vesz a növendékek kiképzésében, a többiek „tartalékként" besegítenek, például a 69 esztendős Hubert Neumann is, aki már négy évtizede oktató. Csak azért nem régebben, mert a háborúban Ju–88-ason volt növendék, s emiatt csupán 1951-ben térhetett vissza a repüléshez, mint sportoló.

Ritter főoktatóval még ketten voltak itt a hétfős vezetőségből, Aram Röken, a gazdasági, és Renate Schneider, az adminisztrációs ügyek intézője. A klub hat vitorlázógépéből ötöt elhoztak (KA–7, KA–8, Cirrus std., Twin Astir, DG–500), mindössze az ASW 20L maradt otthon, továbbá itt volt Körmendi Kálmán motoros repülőgépe (Moran) és a szintén magántulajdonú SF–28 movit. Sajnos az utóbbi gazdái nem maradhattak sokáig, mert az első budapesti városnézés alkalmával feltörték az autójukat és a zsebükben lévő útlevelükön kívül minden iratukat, pénzüket elloptak...

Bár sokan úgy hiszik, hogy aki „Nyugatról" jön, mind jómódú, gazdag ember, akiknek a repültetése sokat lendíthet a vendéglátók anyagi helyzetén, én azt tapasztaltam, a többségük eléggé megnézi, hogy mire költi a pénzét.

S ha már az anyagiaknál tartunk: a Landaui Légiklubban a tagdíj tanulóknak (18 évesig) évi 120 DM, felnőtteknek 240 DM. A repülőgépes vontatás percenként 3,5 DM, a csörlés 7 DM. Egy óra repülés – bármilyen vitorlázógéppel – 12 DM, de a két óra fölötti repülés már ingyenes. A klubtagoknak évente 40 óra társadalmi munkát kell végezniük, egy munkaóra megváltása 15 DM.

Évente 6 növendékük kezdi el a kiképzést, ám közülük 2-3 az év végére rendre lemorzsolódik. A repülést 14 éves kortól lehet elkezdeni, de a pilótaigazolványt csak a 17 éven felüli C-vizsgások kaphatják meg. A növendékjelöltnek először orvosi vizsgálaton kell megfelelnie (vérvétel, szemészet – a szemüveg nem akadály –, vérnyomás, általános egészségügyi állapot), ami egyszerűbb, mint nálunk. Szükség van még anyakönyvi kivonatra, a büntetlenség igazolására, sőt azt is bizonyítani kell, hogy a jelölt nem okozott gépjárművel balesetet, és nyilatkoznia kell, hogy repülőbaleset esetén nem kér kártérítést.



A kezdőtanfolyamot a növendékek központi előírások szerint végzik: a tagdíjon felül a vontatást és a csörlést kell fizetniük, a repült időt nem. Az anyagi háttér biztosítására a klub évente egyszer kétnapos „nyílt repülőüzemet" tart utasrepültetéssel, valamint két alkalommal egyhetes repülőtábort szerveznek. Az ilyen „intenzív" tanfolyam 700 márkába kerül, s elméleti foglalkozásokat és 12 csörléses felszállást ad. A magas ár ellenére mindig betelik a 12 fős létszámkeret, s nemcsak Landauból, de távolabbi településekről is jönnek érdeklődők, akik ezt amolyan kalandnak, izgalmas kikapcsolódásnak tekintik, s nem céljuk, hogy hosszabb távon is ezzel foglalkozzanak. Az ily módon szerzett bevételek azonban éppen csak a klub fennmaradásához elegendőek, ezért most újabb megoldáson gondolkodnak, hogy – a jövőre is figyelve – fejleszteni tudják gépparkjukat.

Ami a farkashegyi táborozást illeti, jól érezték magukat a baráti légkörben (Franciaországban is jártak, ott „hűvösebben" bántak velük). Megjegyzem, nem volt nehéz barátságos viszonyt kialakítani, mert fegyelmezett, vidám, dolgos és rokonszenves sporttársakat ismertünk meg bennük. Reméljük, jövőre is eljönnek...

Büki Péter

1994

Az év eleji szakoszt. értekezleten a szakoszt. vezető (Porcsalmy Z) megismételte korábbi kérését, hogy a szakosztály az addigi egyszemélyes vezetés támogatására és ellenőrzésére nevezzen ki egy szakoszt. vezetőséget. A szakosztály meghatalmazta PZ-t, hogy válassza ki és nevezze ki maga mellé ezt a csapatot.
Vitorlázó szakosztály megújított vezetősége: Szo vez: Porcsalmy Z, tagok: Terpó György, Lőb Gyula, Korbély Károly, Verebélyi Zoltán + 2 fő szakszós, akiket a szakszósok választanak maguk közül.
megújított fizetési rendszer: minden repülés elszámolása a starton, előreváltott repülési jegyben. A rádiókat karbantartja Farkas Lajos, műszaki berendezések Liptai Nándor
Az eje szakosztályban a pü. gazdálkodással kapcsolatban problémák. Versenyeredmények: Nemzeti: Fejes Attila Standard Jantár 5., Verebélyi Z. Standrad Jantar 10. Szeged: Fejes Attila Standard Jantár 3., Verebélyi Z. st Jantar 2 Bánki Péter Cobráva 1., Válóczy István Cobrával 9., Petrovics Gábor Jantar 1-gyel 8. Dunaújváros: Bánki Standard Jantar 8., Thuránszky Gergő Pirát 4.,
Fejes Attila szervezésében eladtuk a standard Cirrust Szombathelyre, és vettünk helyette egy standard Jantárt Nyíregyházáról.
Augusztus 20-án délután volt „légiparádé" a Duna fölött, több repülőgép felvonulása, eje ugrás és röpcédula szórás. Ezen több motoros pilóta klubtag (Fuchs János, Emődi József, Porcsalmy Zoltán) részt vett. Az ejtőernyősöket szállító és röpcédula szórást végző AN-2-est Fuchs János vezette. A repülés alatt erős nyugati szél fújt, a röpcédulák (kereskedelmi hirdetésekkel) a fél óra késésben lévő Szent-István napi körmenetre hullottak. Nem sokkal ezelőtt egy másik egyházi rendezvényen egy autós a tömegbe hajtott, ezért mindenki érzékenyebb volt az ügyben, és provokációtól tartott, a pilótát feljelentették. Id. Válóczy István közbenjárásával, aki akkor a köztársasági elnök szárnysegédje volt tábornoki rendfokozatban, parlamenti képviselőkkel és magas rangú egyházi személyiségekkel is folytattunk tisztázó megbeszéléseket. Az egyházi személyiségek elmondták, hogy a feljelentés nem tőlük származik, a cédulák ugyan kis zavart és feszültséget okoztak egy pillanatra, de valójában nem zavarták őket. A rendőrségi vizsgálat, majd az első vizsgálat szakszerűtlensége miatt lefolytatott második vizsgálat végén a pilótát teljes mértékben felmentették az ellene felhozott vádak alól. Mindazonáltal a következő évben ilyen rendezvényt nem szerveztek. Mávos gyerektábor, 600 000 Ft „támogatásért" Komoly vita a szakosztályok között ennek elosztásáról. A rep. szakosztály végzi a munkát, ő igényli a pénz nagyobbik részét is. A gyerektáborok állandó vezetője Farkas Kati. Új oktatók kiképzése: Melicher Géza, Bánki Péter, Petrovics Gábor, Érczi László
A Jantar 1 egy nem megfelelően előkészített, sok szakmai szabályt és a józan ész követelményeit is megszegő típusrepülés kísérlet során törött. Az esetet annak morális tanulsága miatt hosszan elemeztük, és az eseményhez hozzájáruló több, a klubban meghatározó oktató is komoly eltiltásokat kapott. Kapcsolat a Szily Kálmán szakközépiskolával: Az iskolanapon ejtőernyősöket dobtunk Wilgából az iskolaudvarra, (pilóta: Porcsalmy) „cserében" szakmai gyakorlatként felújították, kijavították a „Fehér ház" fűtésrendszerét.

Az 1994-es Május. 1-i repülőnap a levegőből nézve.



Pilóták a Swift S-1-nél. A kép bal szélén Pálinkás György áll. A kép jobb szélén pedig Nemes Sándor.



1995

Emődi József motoror repülő üzemi vezető kinevezés meghosszabbítása
Eje szakosztályban szovez váltás Lukács László helyett Almásy Ferenc.



Az “utolsó Góbé”.



Az összesett aggregátor a 33-on.



Verebélyi Zoltán az Alföldi Vitorlázórepülő Versenyen vett részt a Standtard Jantarrál, és a második helyezést érte el.



A három darabra törött Jantar-1 már összeragasztva.



A Trabant húzza a kötelet.



A Fölső sorban balról-jobbra: Liptai Nándor, Vajda László, Illyés Zoltán, ?, Kovács Áron, ?, Gáspár Gyöngyi, Érczi László, Nemes Viktor, Géró Richard, Petrók Károly, Merényi László, Dobos Krisztián. Alsó sor: Farkas Lajos, Farkas Lajosné, Korbély Károly, Bánki Péter, Melicher Géza, Krasznicsán Anita, Felházi Istvánné, Koltai Gyöngyvér, Petrovics Gábor. Fekvő személy: Koltai Zoltán.

1996

Klubhelyiség a Thököly úton. Részben bérlőknek kiadva a költségek enyhítésére. Per az IKV-val a bérleti díj miatti vitán. Volt még (motoros) üzembentartási jogunk. Ezen a ralit mutatkozott be Karsai Bandi Super Futárja. A két Futár jól mutatott egymás mellett. Ez a rali tisztán Csepel klubos rendezés volt, üzleti alapokon. Nem is lett nyereséges, de még nullszaldós sem, hiába igyekeztek néhányan nagyot markolni… Időnként megjelent az APEH ellenőre is a büfék körül, de nagyon tudta az irányt. Szerencsére most is jó idő volt. A vendégek között már többen voltak az egykori szocialista országokból.

Lényegében ez a rali tett be a magyar oldtimer mozgalomnak, már ami a klasszikus ágát illeti. Az öregek egy része átment a Csepel klubba a részvétel érdekében, majd a rali után távoztak, önálló repülőklubot hoztak létre Budaörsön. Ezzel szemben kialakult a repülőképes oldimer csapat, akik géppel vagy gép nélkül kijártak a külföldi ralikra.



Karsai András a Super Futárban. A gép orránál Willner Katalin áll, mellette a távolban Melicher Géza áll.

Karsai András

A repülést 1980-ban kezdte el Farkashegyen a Csepel repülőklubban. Kitűnő pilóta, oktató, repülőgépszerelő. Az 1990-es évektől a MÁV Sportrepülő Klub tagja és szerelője. A MÁV repülőklubbnak érkezésekor, körübelül 3-4 üzempképes gépe volt. Nélkülne nem jöhettek volna létre a békéscsabai teljesítménytáborok sem. Számos típussal rendelkezik.

1996 Oldtimer Rally Farkashegy

Egy Olympia Meise Angol kivitelben Nord 2000 Olympia.





A Super Futár startra készen. A gép orránál Willner Katalin áll. A szárnyon ül: Ifj Szenkovits Lajos

Egy DFS Olympia Meise.



Leszállt a Cumulus.





A Ka-2b.



Egy Slingsby T-21.



Egy Grunau Baby IIb.



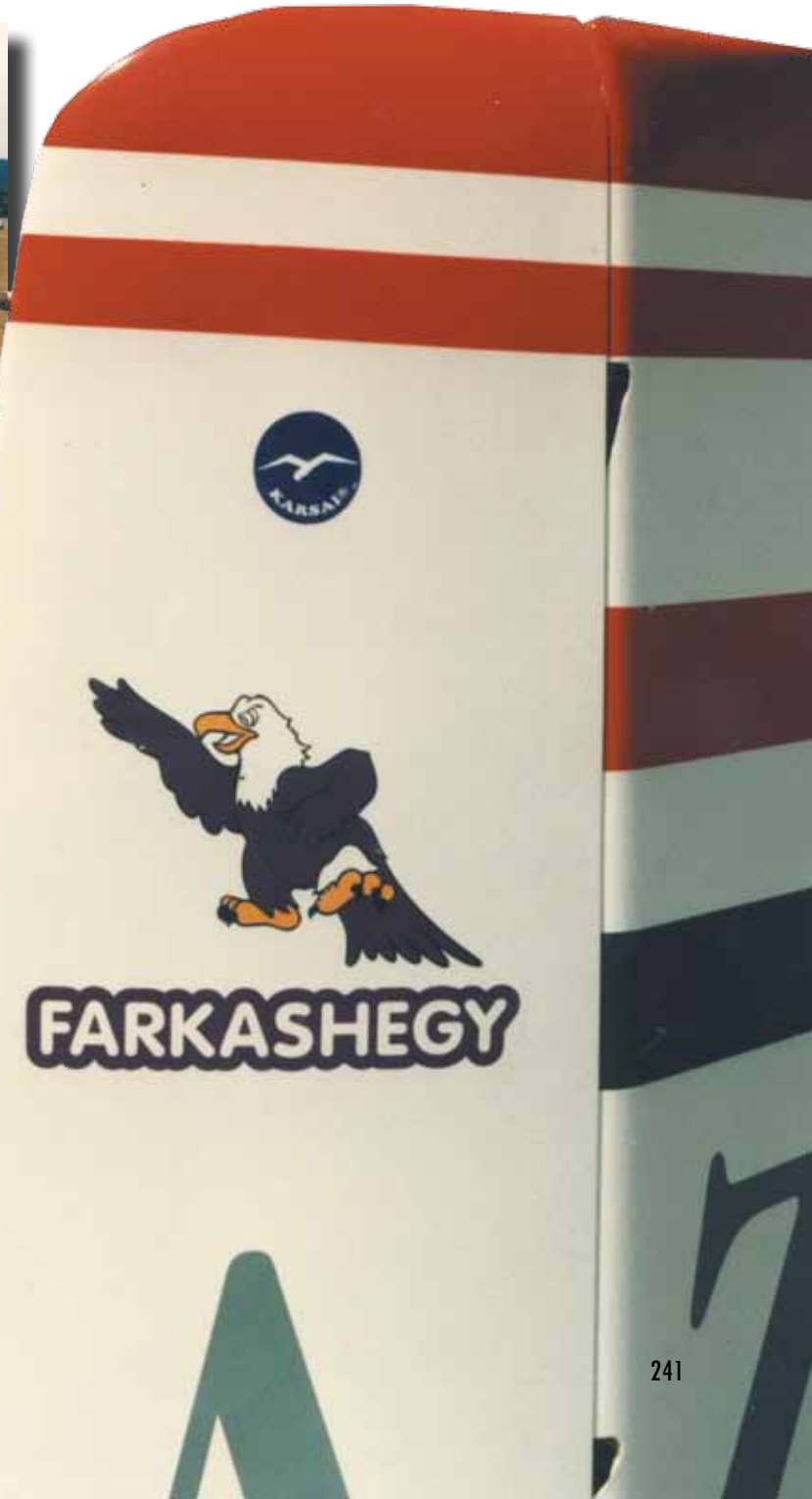
A Kranich II.



Egy öreg Kranich I.



Egy B Spatz.



Egy Ka-4 Rhönlerche.

A DFS Weihe.

A MÁV-os Fóka-5.

A Vöcsök.

1997

Gábor Tamás és Bartos Csaba egy Pilatus Porter előtt.



Gábor Tamás az aggregátoron.



Spang Ferenc berepüli a Super Futárt. A gép mellett balról jobbra: Ziermann Attila, Karsai András, Marosits Miklós.



Érczi László a Jantar-1-ben.





1998

Petrók Károly és Gábor Tamás a Ka-7-ben.



Bartos Csaba és a Ka-8b.



Novák Jenő (sárga kabátban) 1998-ban Farkashegyen egy Nimbus 3D-vel. A kabinnál Novák mellett Gyurkócza Csaba áll, és mellette Bánki Péter.



1998. December. 31.

Bartos Csaba
Liptai Nándor
Okos József
Merényi László
Fodor Gábor



Révy László



A Szilveszteri repülés gépparkja.

1999

Porcsalmy Zoltán szakosztályvezető levele a tagsághoz:

Kedves Sporttársak!

Az alábbiakban összefoglalom az idei szezonban még elõttünk álló feladatokat:

Szeptember 18. szombat: Hewlett Packard piknik.
A HP, úgyis mint hagyományos partnerünk, dolgozói számára rendez egy viszonylag szûk- és zártkörû (csak 60-80 fõs), repüléssel is egybekötött bulit.
Ezen sétarepülést, az épület és környékének folyamatos rendbentartását és egy nagy bográcsgulyást kell produkáljunk.
Tekintettel arra, hogy a HP kapcsolat ápolása és fejlesztése a szakosztálynak érdeke, szeretném, ha ez a rendezvény úgy zajlana, hogy a HP-sek a saját bulijukon megkülönböztetett figyelmünket éreznék. Kérem ezért mindenki aktív közremûködését a lebonyolításban.

Hangár tetõ
A hangár tetõ felújítása a tél elõtt elkerülhetetlen. Több kísérletet tettünk arra, hogy ezt a szakosztály pénzét kímélõ módon tudjuk megoldani, tekintettel arra is, hogy a tulajdonjogi kérdés még mindig rendezetlen.
A pillanatnyi, még nem 100 %-os állás szerint, lehet, hogy próbálkozásaink sikeresek lesznek. Ha nem, az anyagot saját pénzbõl kell megvennünk, az ejtõernyõsök pedig vállalták a kivitelezést. Utóbbi esetben nyilván a mi segítségünk is szükséges lesz.
Mindazonáltal bármilyen formában is történik a felújítás, a gépek szétszedése, másik hangárba átszállítása, (lehet, hogy Határhegyre is) esetleg kinyûgözése mindenképpen a mi feladatunk lesz, errõl értesítés lesz a faliújságokon, esetleg levélben is.

Életkép a starton.

Paulinyi Zsuzsa Gyarmati Sándor

Dr. Gara Ákos Gettler Zsolt



Szakszóújítás
Idén egy-két kivétellel az összes szakszó lejár. Az oktatókat szept. közepén szeretném felterjeszteni, addig mindenkinek ki kell tölteni a szakszókérõ lapot, stb. Figyelem! Újfajta nyomtatvány van, ezt a kérelmezõnek is alá kell írni, így nem tudom a korábbi gyakorlat szerint a lustábbak helyett kitölteni!
A sima szakszósok „házon belül" hosszabbíthatnak, az ellenõrzõ repülésre Porcsalmy, Gittinger, Verebélyi jogosult. Tekintettel a vontatási nehézségekre (reményünk szerint jövõre már nem lesz) el kellene kezdeni ezzel is foglalkozni!
Akiknek még az õsszel lejár (tehát nem dec. 31-vel) szíveskedjenek erre külön is odafigyelni!

Orvosi
Szintén nagyon sokan vannak, akiknek õsszel, a szezonzárás elõtt lejár az orvosija. Tessék megújítani, az orvosi nélküli repülésre nincs semilyen kibúvó!

Tanfolyamok
A továbbképzéseknek és a kezdõ tanfolyamnak október közepén kellene indulni. Mindenki érezze kötelességének kezdõk „toborzását", egy 10-15 fõs csoport biztosítaná egészségesen a szakosztály normális mûködését és belsõ arányait, a természetes lemorzsolódás pótlását.

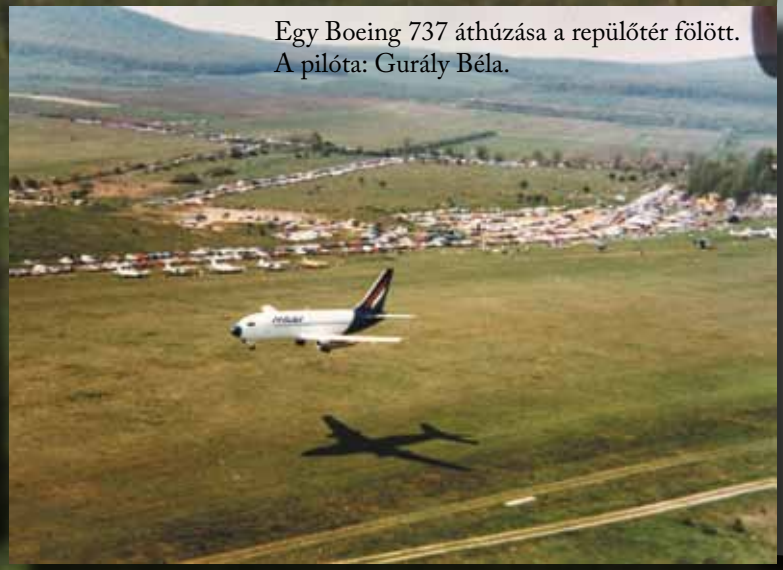
Üdvözlettel:

Porcsalmy Zoltán

1999 Május 1
Repülőnap



Egy Jak-40-es Jet áthúzása, Gittinger Péter pilótával.



Egy Boeing 737 áthúzása a repülőtér fölött.
A pilóta: Gurály Béla.



Öt vontatmányt húz, az An-2.

2000

Porcsalmy Zoltán, a Zöglingben.



Összeszerelik a Zöglinget.



Révy László a Zöglingben.

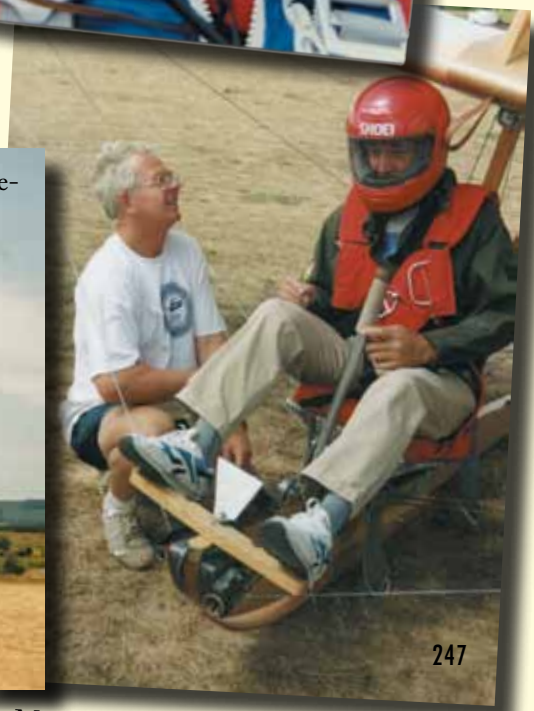


Porcsalmy Zoltán, startra készen.



A Révy László által épített RRG-1 Zögling repülése, Matúz István berepülőpilótával.





Matúz István berepülőpilóta és Révy László



A HA-5014-es IS-28 B2 elszállítása Farkashegyről, Japánba. A kép jobb szélén Karsai András.



A Twin Astir a hangár elött.











A PZL-101 Gawron (HA-SBK) szétszedése. A törzsön ül Karsai András. és a jobb szárnyat fogja Bánó Balázs (piros nadrágban).

Az felujított gépparkunk 2000-ben.

2000 Május 1
NATO Repülőnap

Tóth Ferenc Műrepülő Világbajnok, a Swift S-1-el részt vett a repülőnapon.





Az ötös vontatás az An-2-vel.



Az An-2 melegít.



Bartucz István vezényelte le a repülőnapot.



2001

Az idén a klubból néhányan kiemelkedő eredményeket értek el, a teljesítményrepülés terén. Bánki Péter teljesítette az, aranykoszorú és a gyémántkoszorú feltételeit is. Büki Péter teljesítette a gyémántkoszorú feltételeit. A többi teljesítmény közül a legkiemelkedőbb: Bánki Péter és Bedő Erik, országos, abszolút és relatív magassági rekordja (6250m), egy Twin Astir típusú géppel. Ebben az évben a kezdő csoportvezető oktató: Melicher Géza volt, a középfokosokat, Lőb Gyula irányította. Továbbá a Teljesítmény csoport vezetője: Bánki Péter volt. Az ez évi kezdő tábort Április. 8-tól, 16-ig, a nagytábort: Július 3.-4. hetén rendezték megm majd ezt követte egy farkashegyi kisverseny, Augusztus 1. hetén. Még erre az évre esett a faház felujítása és a hangártető befejezése is.

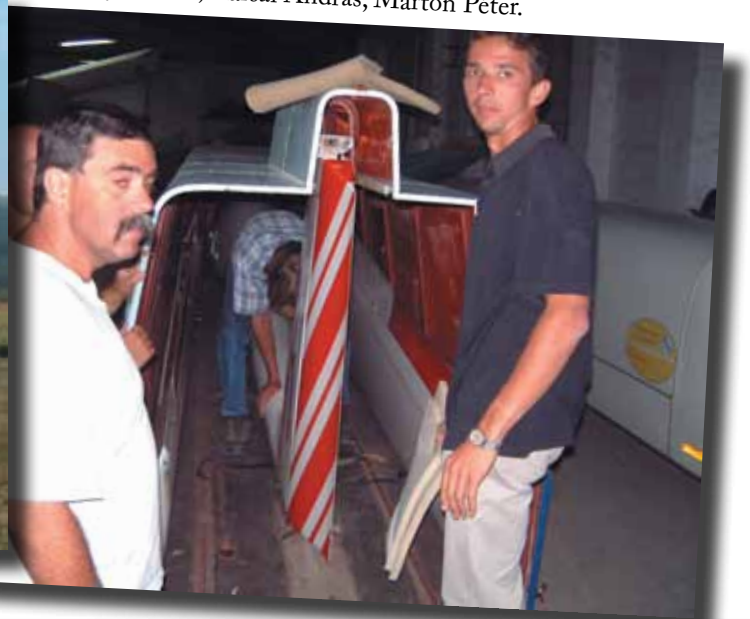
Életkép a starton.



Gyurkócza Csaba a Toldin.



Az Standard Astir, megérkezése után. A képen balról-jobbra: Porcsalmy Zoltán, Karsai András, Marton Péter.







Verebélyi Zoltán a Ventus 2-ben.



Dr. Gara Ákos a Piratban.



Marton Péter a Jantar Standard 2-ben.



Áthúz a Jantar 2b a start fölött.



Bedő Erik és egy utas, a Góbében.



Dolánszky György, a Góbében.







2001. Szilveszter.





2002

Melicher Géza és sárkánya.



Melicher Géza, leszállás után.



Karsai András a Super Futár szárnyát polírozza.



2002. Június. 8
MATÁV Repülőnap
Farkashegy


















Barócsai Róbert a Ka-8b mellett.


Repülés Farkashegy fölött, a Ka-7-el.


Rehus Csaba és Dolánszky György, kötelet fonnak.


Ka-7, áthúzása az aggregátornál.



Bánki Péter a Ka-7-ben.

2002 Kiskunfélegyháza Vitorlázórepülő Verseny.

Gábor Tamás a Standard Astirban.

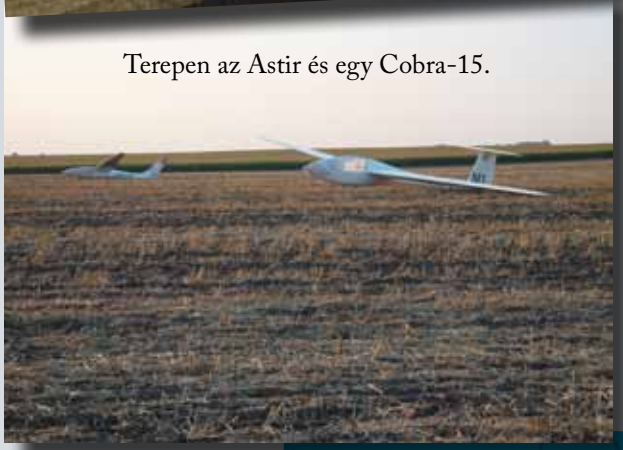


Bedő Erik a Standard Astirban.





Terepen az Astir és egy Cobra-15.



A kisegítő csapat: Terpó Zoltán, Hegyvári Marcell.



Terpó Zoltán és Gábor Tamás.



Gábor Tamás átveszi a díját.





Bedő Erik is átveszi a díját.

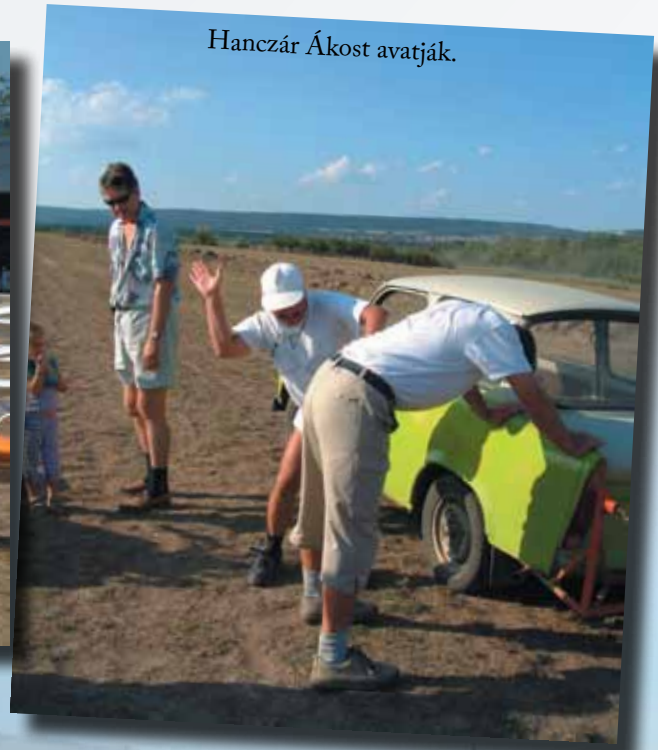
2003

A gépparkunk, kipakolás után.





Hanczár Ákost avatják.





Terpó Zoltán 2007. Július. 1.-én, a 750 km-es távrepülés után a Jantar 1 mellett.

Terpó Zoltán

Első vízes típusfelszállás a Jantar 2b-vel.

Az lesz a legjobb, ha leirom az egészet...majd 50 évesen mosolyogva fogom visszaolvasni:) ha egyáltalán megérem a holnapot...vagy az 50-et. Az Edző felkészített felszállás elött, mondta, hogy keményebb lesz a vontatás, de azt nem, hogy ennyire! A felszállás elött bevallom őszintén volt bennem egy kis para, mert még bennem volt a hasraszállás élménye, és most teli vizzel a dzsindzsán keresztül kellett felszállni...nem voltam tul nyugodt. De rászurta az Oscar a gázt, és már nem volt időm érezni. A gurulás olyan volt amit vártam. Csak a vizszintes szárnyat próbáltam tartani, meg a kezem az ivelőn, de tul sok közöm a többihez nem volt...azt hittem, hogy szétesik...úgy rázkódott a 648kilójával a szar talajon. az eggyik buckán megpattanva a kezem a -2-es ivelőből a 0-ba ugrott, és a buckán el is emelkedett. Örültem neki, mert kisimult minden. De repülni még ennél a sebinél nem nagyon akart, és jött a következő ürgetúrás...pont a futót vette célba. Egy gondolatnyit mozditottam a boton hátra és ez elég volt ahoz, hogy ne sülyedjen tovább, kb 5 centire lehetett a futó a buckától, ezt onnan sejtem, mert amikor elhaladtam a bucka felett fogalmam sem volt hogy elkapom-e vagy sem. Nem találtam el. Biztos nem tett volna jót a futószerkezetnek. Mivel a levegőbe voltam, igy már a "Cmelak" is tudott gyorsulni...elemelkedett ő is és szépen emelkedtünk az első fordulóig, ahol is kellett volna legalább egy olyan bedöntést tartanom mint a motorosgép, nagyon nehezen ment, mire az a nagy tömeg megmozdult...a botkormány, meg olyan volt, mintha ki lenne gumipókozva csűrés irányba. Nagy erők voltak rajtuk, és nem is igazán reagálta le a gép. Végre eljutottunk 4százon az első termikig. ott nem oldottam le, mert teli vizzel, ha nem tudom megfogni, akkor dobhatom el, és tölthetjük újra, a következő vontatás árárol, meg nem is beszélve. Tehát lobogtam utánna a következő termikig, ami persze már 700-on volt. Mind1 leoldottam, lejelentettem, és elkezdtem csavarni. 1,5lehetett az átlaga, de a gép 100alatt nem volt hajlandó tekerni...fura volt..kicsit lomhább, de ha beraktam a közepébe, az ott maradt. Megemelkedtem, és elindultam Bicske felé. Bicske elött még tekertem eggyet, aztán kipróbáltam hogy megy. Ég és föld...160nál "minimális állásszögön" 1 et merült, és húzták alattam a tájat. Lehetett érezni a lendületét. Aztán eldobtam fél percet, hogy megnézzem, milyen. Tök jól beporlasztotta a kiáramló vizet a 160nal áramló levegő. Az volt még különös, hogy amikor megnyomtam a botot, hogy gyorsuljon, vizszintes irányú erő préselt az ülésbe:) Ez tényleg előre ment. Az idő nem volt olyan egetverően jó, de 1600-on voltam Pázmándnál, ezért kimentem a velencei tó fölé, ahol is láttam, hogy kifele D-re jó az idő...Börgönd megkerülésével elindultam a balaton felé. Az eggyik termikben összefutottam egy másik 2B-vel, szép volt, de nem Farkashegyi. Aztán a Balaton partjánál elfordultam, a Duna felé...igenám, de nem láttam a dunát. Mivel semmi sem volt nálam, se térkép, semmi. Inprovizálni kellett. Elindultam, aztán majdcsak meglátom a Dunát... gondoltam. Igy is lett. Dunaújvárosnál meg is találtam. Bementem a reptér fölé. Repültek. A kis MIG-15-ösnek méltóságteljesen csillogott az ezüstszinű törzse. Elnéztem Dél felé és megpillantottam a Dunaföldvári hidat. Odamentem fölé, és azt is tanulmányozgattam. Valahol ott is van egy 15-ös, de azt nem találtam. Észrevettem, hogy Madocsa felett van egy szép kis felhő, kimentem hát alá. Nem jött be. nem volt alatta semmi, mivel Paks felé volt egy kisebb zivatar, meg egy tiltott légtér, inkább viszafordultam. Átnézve az alföld irányába, a sok kis kumulusz felett a távolban is tornyosult egy CB. Ezért úgy döntöttem visszamegyek reptérközelbe. Csakhogy, nem találtam a felhőm alatt emelést. Nembaj-gondoltam magamban, úgyis szétesőben van megasztán ott a következő. Az Dunaföldvártól nyugatra volt. Az a felhő élt, de alatta semmit se találtam :(És már 800-on voltam. Kinyitottam hát a csapot, és eldobtam 2,5perc vizet. 600-on meg eldobtam a maradékot is (4perc) mivel felhő nem volt, csak talajra tudtam helyezkedni. Eszembe jutott, hogy a Dunaújiak repülnek, és ha elérem a repteret, akkor ők fel tudnak rántani, és nem kell a terepen dekkoljak. Dunaúj megvolt, de a repteret nem találtam. Tudtam a helyét, de olyan lapos szögbe láttam, hogy a sok placc közül nem tudtam melyik a reptér. 400-on megpillantottam, és örömmel nyugtáztam magamban, hogy be fogok érni. Békésen utazok a használatos pálya jobb harmadikja felé, amikor is belémrugott egy 2méter. Megörültem neki, mint majom a farkának, mert nem kell újabb ezreseket kifizetni az Arabnak a vontatásért. Megemelkedtem, és visszaoldalogtam Börgönd DNy-i oldalán Székesfehérvár felé. Mivel már hazaérő piozicióban voltam, és 2000méteren, újból megjött a bátorságom. Láttam, hogy a Vértesen túl jó az idő. Ránéztem az órámra: 4óra. Remek!-mondtam-Ha 5-re Péren vagyok, akkor még élő időben tudok végsiklani. El is indultam Mór irányába, közbe számolgattam az irányszöget, mert azt tudtam, hogy Pér-Madocsa 144fokon van, ehez hozzáadtam 180-at, és megkaptam az aktuális irányszögemet. Megaztán tudtam, hogy Kisbérig valami főút fut párhuzamosan a vasúttal, meg is találtam, és aszerint mentem pér felé. Az idő arrafelé nagyon jó volt. minden emelés átlag 2-es és szép felhő mindeggyik tetején. Bábolnánál kicsit megáltam tanakodni, mert nappal szembe kellett lennie Pérnek, és párás volt a levegő, ezért nehezen találtam meg, pedig most már beton is van rajta. Megcsillant a beton, elindultam hát felé. Láttam, hogy repülnek, ezért elkezdtem levegőbe is keresni gépeket. Szembe velem jött egy Pirát, és amelyik felhő felé tartottam, ott volt egy Standard jantár. Még pér elött összefutottam egy Nagyvassal, de nem volt kedvük játszani velem:(

Nem baj, én azért körbeörvendeztem őket, majd elköszöntem, és elindultam hazafelé. Mivel a kurzuson kék luk volt, és még javában élt az idő, ezért kerültem a móri árok irányába, Székesfehérvár volt a cél. A vértes lábánál találkoztam egy Standarddal, de ő sem akart velem játszeni, pedig próbáltam köteléket is repülni vele, de elhúzódott. Billegtettem, és otthagytam. Aztán Székesfehérvár elött utolért egy termikben, és majdnem rám is csavart..rohadjon meg. Jó pilóta lehetett... Vagy én voltam béna:) Nade feleszméltem, és kicsit jobban odafigyelve már nem tudott rámverni. A 2B viz nélkül 85-el csavar, a standard meg 95-el(lehet neki még volt vize) és mindig jött rám. mivel magasan voltam, kiboritottam, -2 ivelő, 180. Így legalább nem zavartuk egymást. Később jelentették hogy egy Standard teker a Duna fölött a TMA közepében... kitudja, lehet, hogy ő volt. Én mindenesetre Székesfehérvárnál megáltam helyizni. kiemelkedtem 2100-ig, és ott nulláztam, mert az idő kezdett meghalni. Felhők már nem voltak, csak az alföld felé. A rádiózásból itélve az Endre volt még fent a Tango-Zuluval. 1 métereket jelentett, de én odakint nem találtam 30centinél nagyobbat. Még kimentem a velencei tó fölé, és onnan 1600-ról elindultam hazafelé. Pázmándon 1400-on az volt a cél, hogy mekkora magasságvesztéssel érem el Fahegyet. Beáltam optimumra ivelő 0-ba És siklottam a kék égben... egyedül. És megcsapott egy érzés. Nem kellett már tul sok mindenre figyelni, körülnéztem, és a határtalan nyugalom, a szabadság, és a béke érzései kavaroktak bennem. Csak az egyenletlenül leváló örvények hangjára lehetett felfigyelni néha, ahogy levállnak a szárnytőbe és sercegő hangon távoznak a gép müanyag felületéröl. Lenéztem a szántóföldekre, és belémnyilalt a felismerés: Repülök!... Szeretek repülni!... A lemenő nap fényében, rezzenéstelen vajsima levegőben. Hátradöntöttem a fejemet a fejtámlára, és csak néztem lefelé...a rohanó kocsikat az M7-en, az aprócska házakat...melyekben ezernyi ember teszi a maga kis dolgát, mit sem törődve azzal, hogy ki és hogy lopakodik csendben a fejük fölött 1000méterrel, és őket nézi.

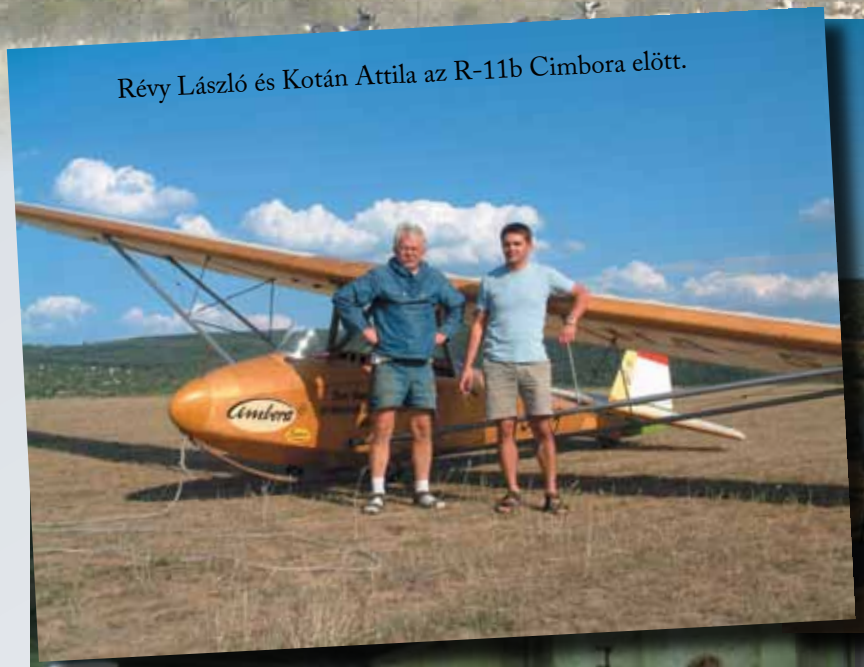
Lassacskán bejött alám a biai hegység, és az agyamat egyre inkább foglalkoztatta a gondolat, hogy az Endre még mindig ott ül 1100-on az eggyessel, és hogy milyen jó volna egy kis verseny, hogy ki tud tovább fentmaradni. A törökbálinti Cora Parkolója, vagy a bevásárlóközpont teteje kidobott magából egy fél métert. Ebben megemelkedtem 1100-ig.

Szememmel a Tango-Zulu-t kerestem. Már Budaörs fölött jártam mikor megláttam a Jantar-egyest Makkosmária felett tekerni. Mivel nekem semmi se jött be, ezért alá mentem. Kb ugy 30-40méter szintkülömbség lehetett köztünk. Egy fél métert tekert. Alattunk 6százon a Jeszenszki a kisastirral emelkedett. Miután ez elfogyott, mindenki elindult a maga utján, “majd azt én tudom és ugyis én fogok emelést találni”-alapon. Mindenki tett egy szép nagy kört, de senki nem talált semmit. Én visszamentem Makkosmáriára, mondván, hogy ahol az elöbb eljött valami, akkor ott megint lennie kell valaminek. Be is jött egy stabil 0. Az Endre meg elment a gerincen túl. Majd az én nullám is kifujt, de ekkorra már egy szinten voltunk. A Jeszi ment be leszállni, és bemondta, hogy egy nullát teker a harmadik fordulóban. Elindultunk oda, de Budakeszi fölött megálltam, mert ott volt egy minusztű, félkörön 0. Abba próbáltam helyezkedni. Endre elment a harmadikig de visszajött, gondolom nem volt ott semmi. És elkezdődött a két hosszúszárnyú csendes, békés tánca Farkashegy kég egén. Tükörbe köröztünk. Gyönyörü gép az Eggyes Jantár. Szinte bearanyozta a lemenő nap fénye a hófehér gépet. Néztem a magasságmérőt, és az órámat. Úgy számitottam, hogy 300-on ha elindulok, leszállni, akkor megvan a 7 órám. Már csak minusztűt csavartunk és 350-en voltunk. Az egyes ugyanolyan magasan volt mint én. -Na még 1 kör és elindulok-gondoltam, mikor megláttam, hogy az Endre kiveszi és elindul a reptér felé. Én még leirtam a beigért 1 spirált és elindultam én is. Az Endre 33-ról kért hosszúra, ezért én sem akartam már 15-ös pálya szerint menni. (nem is bántam). Az eggyes gyönyörüszép kecses szárnyával elöttem siklott, befordult a negyedikre, és leszállt. Épp úgy szállt le, hogy 2 fesztávnyi helyem volt a falu oldalon. Kinyitottam a futót (kétszer is!), megyőződtem róla, hogy tényleg be is biztosítódott.-Farkashegy startnak az Alpha-Zulu! 33-as negyedikböl a faluoldalon mennék hosszura. Futó kint, biztositva!- Megkaptam az engedélyt, és elkezdtem nyomni. A 33-as küszöbön kell lennie 120-nak, és abból 0m-en primán beér a hangárakig. De elbasztam, mert a 120 hejett 140-lett, és a szemem sarkából kiszurtam a tisztelgő sorfalat az UAZ tetején Dániell, Krisztina és a Marcell álltak a fülke tetején és tisztelegtek. (Kár, hogy nem közvetlenül melléjük nyomtam le) Így is volt elég gondom. Volt rá 500m-em, hogy eladjam azt a 20kmh felesleget. De azért visszatisztelegtem. Féklap ki, ivelő plusz 2-be és pumpálgatások közepette sikerült rendeznem a sebit. A benzinraktárnál leraktam a főfutót, ivelő -2-be teli féklap, és finoman húztam a kerékféket. Aztán a féket elengedtem, és még keréken bekanyarodtam a BHG hangár mellé. Miután a farokkerék leért, már meg se próbáltam irányt módosítani, pont jó volt így. Megálltam, kinyitottam a kabint És megcsapott a délutáni reptér jellegzetes illata. Itthon vagyok. Gyorsan levettem Atya termikfogó kesztyüjét, meg ne lássa, hogy rajtam volt. Aztán leápoltuk, és betakartuk a gépet, majd este jól elvertek a befejezett tipusra. :)



Terpó Zoltán 2007. Július. 1.-én, a 750 km-es távrepülés megtétele után áthúz a békléscsabai repülőtér fölött.





Révy László és Kotán Attila az R-11b Cimbora elött.



Csendélet a starton.



A kötélhúzó.



Dolánszky György az agrin.



Esti bepakolás. A képen a jobb szélen, a szárnyvégnél, Karsai András hangármester.

2003 Békéscsaba Teljesítményrepülő Tábor

Az esti vacsora.



Twin Astir terepen.



Bartos Csaba és Bánó Balázs.





Gratuláció, Terpó Zoltánnak.

Kötélfonás.





Bánki Péter, a géptakarókkal aludt.

Jantar 2b áthúzása.



2004



Az M2 Standard Astir, a várakozón.


A start, mostmár startbusszal.



Ameddig a Horizont Repülőiskola is Farkashegyen volt, addig ennyi szállítókocsi állt a repülőtéren.



Melicher Géza és Bánó Balázs sárkányos esete az út előtt.



Liptai Nándor és Okos József a Ka-7-ben. Előtérben, Rajna János, mögötte, Bartos Csaba látható.



Révy László és Petrók Károly a Ka-7-ben. A gépnél segít: Marton Péter.

2004. Szilveszteri Repülés Farkashegyen.

2005

Ebben az évben tettünk egy új lépést a klub rendszerváltásában. A küldöttgyűlés nagy többséggel úgy döntött, hogy visszahívja a korábbi elnököt és új elnököt választ Bedő Erik személyében. Az új elnök azt hirdette meg, hogy a klubbot jobban menedzseri képességekkel kell vezetni, anélkül, hogy elfelejtjük a valós célt, a repülést. A megválasztásnak az lett a közvetlen eredménye, hogy az új elnökség sokkal operatívabb szerepet vállalt a klub mindennapi működésében, azóta nyílt ülés keretein belül évente 8-10 megbeszélést tartottak és tartanak. Sajnos a nagyobb átláthatóság egy másik tényre is rávilágított: kiderült, hogy az ejtőernyős szakosztály más egy ideje nem folyatatott tevékenységet és gyakorlatilag önmagát megszüntette. Így maradt egyetlen egy szakosztály: a vitorlarepülés szakosztály. Sajnos sok minden mást is rendbe kellett tenni, pl. a tagnyilvántartást, ami ez idáig csak részben működött. Ebben az évben ünnepelte a klub a 75 éves évfordulóját. Ezt szeptember elején tartotta meg a klub, kb. 150 jelenlévővel, többek közt ott volt a Légügyi hatóság igazgatója is. A klub ebben az évben nagy-javította a Standard Jantart. a HA-4425-öt.



A Kipakolt képek egy része.



Ungár László az L-55 Spatz-ban.



Csendélet a starton, háttérben a Gerle.









Ungár László és Ungár Patrik.

Díszítjük a hangárt, a 75 éves évfordulóra.

75 éves a MÁV Sportrepülő Klub 2005

Karsai András, a Super Futárnál.



Révy László leszáll a Cimborával.



A hármas kötelék pilótái, balról-jobbra: Terpó Zoltán, Horváth Dániel, Marton Péter.



Antalfay János és Gazsó Pál átadják, ünnepi ajándékukat, Bedő erik klubelnöknek.





Bedő Erik az ajándékkal.



Porcsalmy Zoltán szakosztályvezető, riportot ad.



Kiss Tibor Zoltán főzi a vacsorát.





Révy László a Zöglingel repült.



Révy László leszállásban.



Tóth Ferenc műrepülő világbajnok, hátonrepülés közben



Ungár László, a Futárban.



Leszáll a Futár.



Marton Péter a Standard Jantar 2-vel húzott át.



Az utolsó gép, a Jantar 2B, Horváth Dániel pilótával.

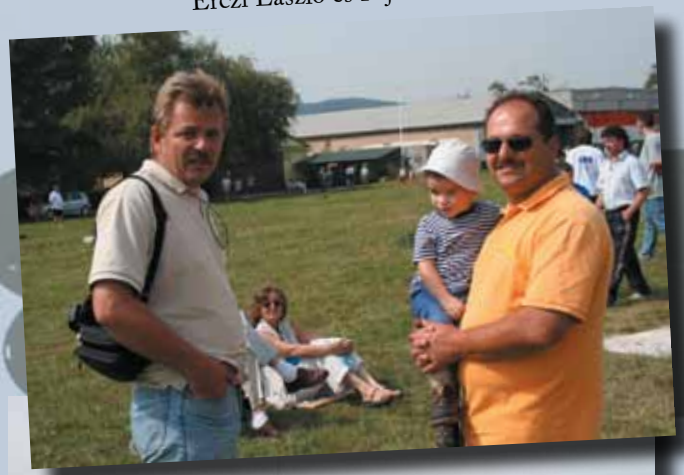


Terpó Zoltán, a Jantar 1-el húzott át.

A hármas Jantar kötelék.



Érczi László és Fejes Attila.







Hemmert László





Az ünnepi tüzijáték.

A MÁV egy része, balról-jobbra: Ocsovai Gergely, Rókay Attila, Gábor Tamás, Monos Veronika, Bánó Balázs.



Vontatásban a Futár, a PO-2 mögött.



2006

Az előző év elnökválasztást csak ebben az évben jegyezte be a bíróság, az év nagy újítása az volt, hogy a repülési és a tagdíjakat nem csak készpénzbe, hanem bankszámlára is lehetett utalni. Annak érdekében, hogy ezt szívesen vállalják a tagok, a bankszámlára történő befizetés után kaptak 5% bonusz jóváírást.A nagy projekt ebben az évben a Jantar1, HA-4353 nagyjavítása volt. Ez közel 2 MFt-ba került a klubnak, a pénzt részben klubtagok előlegezték meg. Ha a repülési eredményeket nézzük, akkor az országok MVK-ban a klubok közt második helyen végzett a MÁV, a klubkategóriában az első helyen! Ezen kívül két tagot, Márkus Timit és Sarkadi-Marton Renátát meghívták a női válogatott keretbe. Ebben az évben, ugyanúgy mint 2004 és 2005-ben, nagyon sikeres tábort tartott a klub Békéscsabán eddigre már nagyon olajozottan kialakult az együttműködés a két klub között.



2007

A klub anyagi helyzete folyamatosan javult, és ennek eredményeképpen felállt a gépvásárlási bizottság. Ez alapozta meg az ezt követő évek aktív gépcseréit, ami következtekeképpen valamivel több, mint 3 év alatt a klub 5 gépet vásárolt! Ez azonban egyben azt is jelentette, hogy régi gépektől meg kell válni, ami nem mindig egy konfliktus mentes döntés volt. Az év nagy eseménye az volt, hogy július 1-én két klubtagunk, Szabó Endre és Terpó Zoltán, megrepülte a 750 km-ert egy szabadtáv repülés keretein belül a Békéscsabai tábor alatt. Ez mai napig a legnagyobb táv, amit MÁV klubtag repült. A nagy meglepetés novemberben volt. Amikor elkezdődött a téli oktatás a kezdők számára, 28 lelkes kezdővel találta szemben magát a klub. Bár ez kevesebb volt, mint a régi időkben, erre minden szempontból fel kellett készülni, úgy technikailag, mint logisztikailag! Ősszel az elnökség a gépvásárlási bizottság javaslatára úgy döntött, hogy a klub két teljesítménygépet vásárol: egy Discus b-t és egy fixfutós Club Astir II-t. Főleg a Discus vásárlás nagy vízhangot váltott ki a repülési társadalomban, ilyen drága és igényes gépet klub Magyarországon nem vásárolt. Fontos megemlíteni, hogy a gépvásárlásba az egész klubtagságot bevonta a vezetőség. először körkérdés / véleménynyilvánítás keretein belül, ezt követően sok tag oly módon szállt be a rövidtávú finanszírozásban, hogy repülési díjat fizetett be, de oly módon, hogy azt csak a következő évben lehessen lerepülni.











Bánki Péter startol a PIK-20E-vel



Életkép a startra induló gépnél.



A Gerle II javítása.

2008

A szezon két fő kérdéssel telt el: Hogyan tudunk 28 kezdőt úgy kiképezni, hogy egy üzemnapon mindenki megrepülhesse az 5 iskolakört, illetve az újonnan vásárolt gépek, típusrepülések, kik repülhetnek vele, stb. A sok kezdő miatt az új időkben soha nem látott felszállás számot teljesített a klub. Több, mint 6000 felszállása volt, az egyik tavaszi üzemnapon 122 felszállás volt a termés! Emiatt (is) a klub átgondolta az üzemnap szervezését. Az üzemnap a korábban megszokott 9 óra helyett 8-kor kezdődött, a gépek a starton nem egymás mögött álltak, hanem egymás mellett, hogy ezzel is lerövidítse az időt a startok között. Ebben az évben 2 országos bajnokunk lett, Verebélyi Zoltán a férfiaknál nyerte a bajnokságot, a nőknél Márkus Tímeának sikerült ugyanez.



Herczeg Gábor távrepülésre indul a Pirát-tal. mellette Bánki Péter. Előtérben: Bánkiné Paulinyi Zsuzsa.

A Fóka kocsi csiszolása.



A start.



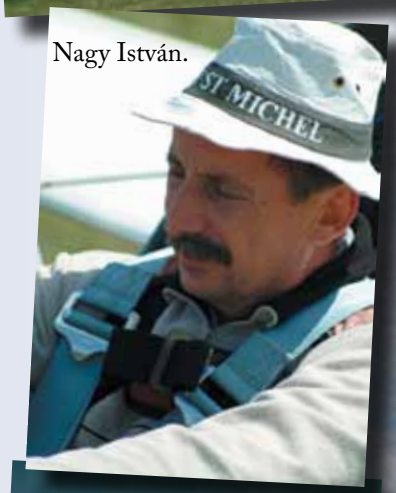




Bedő Erik felszállásra indul a Ventussal.


Kötélcsere az év első üzemnapján.


Bárány Ildikó egy Diamondban.



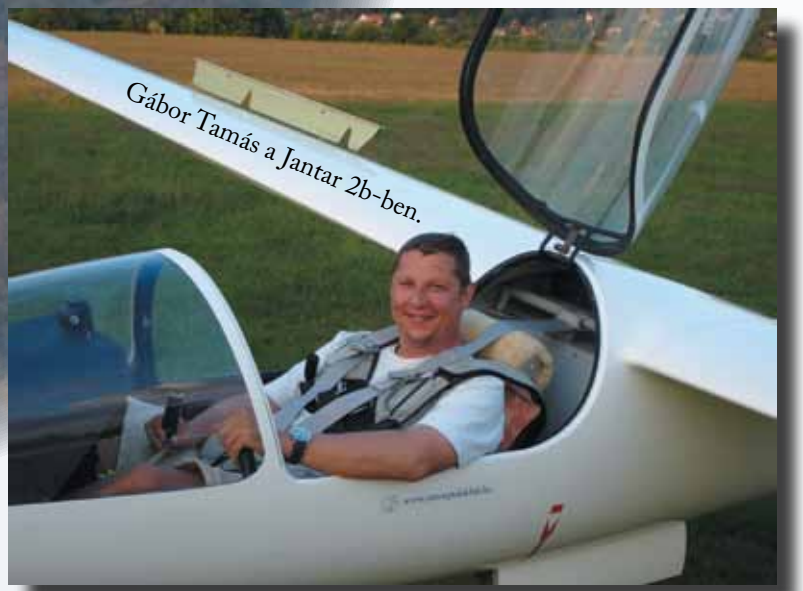
Nagy István.




A vízszintes vezérsík is sérült.


Ocsovai Gergő.


Kinyílott a kabintető a Club Astir II-őn. Jól látható a tartószerkezeten a dekk maradványa.


Gábor Tamás a Jantar 2b-ben.

2008 Békéscsba Teljesítményrepülő Tábor

Leszáll a Spatz.





Bartos Csaba a Ka-8-ban.

Benis Tamás leszáll az Astir-al.







Bánki Péter.



Karsai András az R-22 SC Super Futár protoípusával repülés közben.

Rehus Csaba
6044 méteres magassági repülése, egy Ka-7-el.

A döntés arról, hogy megyünk, előző nap délben fogalmazódott meg. Már napok óta izgatottan figyeltük Szabó Kálmán előrejelzéseit, melyet az Interneten tesz közzé. Mindannyian éreztük, hogy végre most lehet valami. Évek óta járok a pipishegyi hullámtáborba, a legutolsó 5000-es időjárás több mint 1,5 éve fordult elő. Sajnos a 2006-2007-es szezonban is csak 2 jó nap volt, az elsőn sikerült megrepülnöm az aranykoszorú megszerzéséhez szükséges 3000 m-es feladatot, de az 5000 akkor nem jött össze. A másik napon nem értem rá, így a díjkiosztón a sok gyémánt mellett én "csak" aranykoszorút kaptam. A srácok akikkel együtt készültünk bíztattak: ne aggódj Csabi, a következő gyémántkoszorú a tied lesz és mi segítünk megszerezni! Így is volt. A december 23.-át megelőző hullám gyanús helyzetekben naponta többször is felhívtak telefonon, megbeszéltük az időjárást, ötleteket, tanácsokat adtak, hogyan lehet az adott napi lehetőségeket a legjobban kihasználni. Többször is előfordult, hogy felmentünk a repülőtérre, kipakoltuk a hangárt, felkészítettük a gépeket a repülésre és vártuk a megfelelő pillanatot a felszállásra. Szegedi Molnár Géza (Geda) és Csordás Tamás, a mátrai hullámrepülés feltámasztói és szakmai atyjai rengeteget mesélnek ilyenkor arról, mit hogyan kell csinálni és mi mit jelent az égen. 20-30 szempár fürkészi az eget, ők meg magyarázzák, hogy mi mitől alakul ki és melyek azok a képződmények, jelek, mérési adatok, melyek elárulják a hullám jelenlétét. Sajnos jó ideje csak azt tudták magyarázni, hogy aznap miért nem működik, mi az a paraméter ami nem stimmel, mi az a feltétel ami hiányzik. Ezekből is rengeteget lehet tanulni, pont a repülésre alkalmatlan napok intelmeinek köszönhetem, hogy 2008 december 23.-án én mentem a legmagasabbra. Szabó Kálmán előrejelzéséből lehetett tudni, hogy az éjszaka átvonult hidegfront mögött bár szeles, nem túl nedves levegő kedvez a jelenség kialakulásának, de a hidegfront mögötti labilitás nem. A napfelkelte utáni besugárzás így csökkenteni fogja a hullám erősségét, előfordulásának esélyét. Az előrejelzés szerint 10 óra után már két tényező is zavaró majd kizáró ok volt a hullámrepülés szempontjából: 1500-1800m-ig erős labilitás valamint a 45 m/s feletti szelek 5000m-től. Ezért elhatároztam, hogy amilyen korán csak lehet, akár elsőként is felszállok vállalva a szonda szerepét. Az első felszálló az, aki az "ismeretlenbe" megy, neki nem segít senki, neki kell megtalálni a hullámot, ő adja az információt a többieknek és festi majd az eget a később felszállóknak. Ha mellényúl, akkor nem csak terepre szállás a büntetése, hanem a többiek számára is tévinformációt közöl. Így hát elsőnek vittem ki gépemet a repülőtér déli sarkába a startra. Még sötétben kikerült a gép a hangárból, gondosan átnéztem minden csatlakozási pontot, kormányokat, a sárkányt, műszereket, beszereltem az oxigén palackot, GPS-adatrögzítőmet és kis kéziszámítógépemet, melyek segítségével nem csak hasznos és igen pontos információkhoz jutok a levegőben, de a repülőgép térbeli helyzetét 4 másodpercenként rögzítik a repülés igazolásához. Már a starthelyen készülődtem a gépbe és vártam a motoros gépet, amikor jött a hír: nem ez lesz az én gépem mára, hanem egy jóval kisebb teljesítményű Ka-7-es típusú iskolagép. Nem voltam túl boldog az ötlettől, ugyanis már ekkor rendkívül erős szél fújt, lent a földön is és az fokozatosan erősödött a magassággal. Ahhoz, hogy a levegőben, a földhöz képest álljak, vagy előre tudjak haladni, ugyanakkora, vagy nagyobb sebességgel kell siklanom mint a szél fúj. A nagy sebességeknél azonban ez a gép nagyon sokat merül, így jóval erősebb emelés kell neki, mint egy korszerű nagy teljesítményű vitorlázógépnek. Bár az oktatásnak köszönhetően elég nagy tapasztalatom van a Ka-7-tel való repülésben, de mint oktató, szinte mindig a hátsó ülésben ültem. Korábban néhányszor már ültem az első ülésben is és emlékeztem arra, hogy 187 cm-rel, ejtőernyővel még nyári öltözetben is nehezen férek el benne. Most legalább 10 réteg vastag ruha van rajtam, vastagtalpú hegymászó bakancs, ráadásul a rendelkezésre álló ejtőernyő sem a legvékonyabb. - Csabi! Van nálunk cipőkanál és pajszer, csak belepaszírozunk valahogy! Vállalod? - hangzott a kérdés Gyöngyösi Andris repülésvezető szájából. Andris 2-szeres nemzeti bajnok, gyémántkoszorús pilóta, meteorológia hallgató és a hullámtábor fő szervezője, motorja. Ha Ő mondja, hogy működik, akkor az működik. - Persze, hogy vállalom! - Akkor nagyon gyorsan vigyétek ki a startra és készülj bele, mert a motorosgép már elindult! Nem volt könnyű beülni és a decket magamra csukni, egyedül talán nem is sikerült volna. De túl sok idő nem volt a kényelmetlen szituáción töprengeni, mert már mindenki várta az első gép levegőbe emelkedését. Legfőbb ideje volt elindulni, hiszen a nap már egy órája fent volt és tudtam, hogy nem sok időnk van a hullámot romboló termikek kialakulásáig. A kék égen egyetlen elnyújtott, foszlott szélű comolus felhő jelezte, hogy valami van. Úton a felhő alá meg is állapítottam, hogy nem a tankönyvekben látott comolus lenticularis mintapéldánya. "Kicsit sárgább, kicsit savanyúbb, de a mienk!" A vontatás az erős szél és a várható durva rotor ellenére viszonylag sima volt, egészen egyszerű volt a kötél belazulása nélkül tartani a légcsavarszél alatti vontatási pozíciót. Néhány perc alatt elhagytuk a visontai erőmű és aztán Markaz vonalát, ahol már emeléseken is átutaztunk. - Várjál még, nehogy leoldjál! Hangzott az intelem a motoros gépből. Kicsit körüljárjuk, hol a legerősebb! Domoszlótól délre, 800m-en a talaj fölött repültünk, amikor Geda széllel szembe fordította a Wilgát és utasítást adott a leoldásra. Jó magasra húzott, hagyott tartalékot a hullám megtalálásához, így nem igazán keserített el, hogy közvetlenül leoldás után nem maradt fenn a varió. Lehetett érezni, hogy itt van ez valahol, csak meg kell találni azt a részt, ahol elég erős ahhoz, hogy felemeljen. Valamivel kevesebbet mint 200m-t vesztettem a tapogatózással, ami utólag nézve még jól is jött. Enélkül csak alig lett volna meg a gyémánthoz szükséges tiszta 5000 m emelkedés. Még így is több mint 600 m volt alattam és pont a domoszlói "bombatölcséres" leszállóterep fölött voltam, ami még vontatásra is alkalmas. Néhány perc tapogatózás után sikerült megtalálni a helyet, ahol stabilan 0 fölött maradt a varió. A szél itt lent még nem volt elég erős ahhoz, hogy megálljak a földhöz képest az emelésben, ezért szűk nyolcasokat leírva "piskótázva" tartottam a pozíciómat. Mivel több kör után is stabilan fél és egy méteres emelkedésben sikerült maradnom és már átláttam a Kékes felett, úgy döntöttem, hogy kicsit körülnézek, hátha máshol erősebb. Megjegyeztem hát a pontos helyet ahol voltam és elindultam a szélirányra merőleges

pályán, ÉK, Kisnána és Verpelét felé. Bár a hullám nem volt erősebb ott sem, de folyamatos emelésben tudtam megtenni 2-3 km-t, amire elértem az ÉK-i szélét. Visszafordultam és ugyanazon a pályán visszafelé addig mentem délkelet irányába, amíg el nem értem a másik a szélét. Az emelés megint azon a ponton volt a legerősebb, ahol eredetileg emelkedtem és ez a hely a hullám két széle között majdnem félúton volt. Amire visszaértem a közepére, már 1600-1700 m-en voltam, ahol már szinte meg tudtam állni a földhöz képest. Ekkor oldott le tőlem valamivel nyugatabbra 600 m-en egy kis Cirrus. 1800 m-re érve az emelés elkezdett gyengülni. A földről azt tanácsolták, hogy kicsit hátrébb kéne mennem, mert a hullámfelhő jóval mögöttem van. Hátra utaztam a felhő alá, de mivel ott csak merülés volt, inkább úgy döntöttem hogy visszautazom és megnézem az eredeti ingavonalam előtt. Vagy az inverzió elérése, vagy egy rosszabb periódus lehetett az oka, de csak nagyon gyenge emelésben (0-0.25 m/s) tudtam emelkedni. A kis Cirrus, aki tőlem jelentősen nyugatabbra majd északabbra próbálkozott, pont ekkor helyezkedett be leszállni a Domoszlói terepre. Több idő volt 1700m-ről 2100 -ig felemelkedni, mint előtte 1700-ig, vagy utána 2100-ról 5000 m-ig. 2000 m fölött azonban már meg tudtam állni a széllel szemben, ami lehetőséget adott arra, hogy megfigyeljem, hogy a szél ezen a magasságon nem csak megerősödött, hanem jobbra is fordult. Ezért úgy döntöttem, hogy nyugatabbra indulok és a markazi víztárazó – visontai erőmű vonalában keresem az emelést. Az elképzelés igazolódni látszott. Ahogy haladtam nyugat felé, úgy kúszott szépen felfelé a varió tűje. Újra stabil, ezúttal 1 m/s feletti emelésben voltam és 10 perccel később már 2700-on voltam. Ami innen következett, az hihetetlen volt. A varió tűje 2 perc alatt 1-ről 4-re kúszott. A magasságmérő olyan gyorsan tekeredett át a 3000 és 4000m közti szakaszon, hogy nem is volt időm végiggondolni, hogy ilyen magasan még sosem voltam. Egyetlen dologra kellett figyelnem: tartsam a pozíciómat. Ha a sebességmérő 100 alá ment, akkor hátrasodródtam. A szél a magassággal tovább erősödött, a megálláshoz egyre gyorsabban kellett siklanom. A Ka-7 merülősebessége ebben a sebesség tartományban már igen jelentős, így 5000 méter fölött már csak átlagosan 1 m/s-mal tudtam emelkedni. Egyre inkább az volt az érzésem, hogy nem folyamatos az emelés, olyan volt, mintha folyamosan változna a hullám erőssége. Comolusok is megjelentek jóval alattam, amelyek arról árulkodtak, hogy elindultak a hullámromboló termikek. Ahhoz, hogy előrébb haladjak, jobb helyet keressek az emelőtérben, 120-130 feletti sebességmérő szerinti sebességgel kellett siklanom, ami valódi sebességeben (TAS) ezen a magasságon igen közel van a Ka-7 legnagyobb megengedett sebességéhez. (170 km/h). A magasságmérő is elég sokat csalt, amikor a repülőgép merülősebessége és az emelés megegyezett egymással, így már nem tudtam tovább emelkedni, 5600 m-t mutatott. Az adatrögzítő magasságmérője ugyan jelezte, hogy már a 6000 métert is elértem, de a biztonság kedvéért még 200 m-t rá szerettem volna tenni. Hlavács Attila, aki 4.-nek szállt fel egy Astir-ral (a második és a harmadik induló nem tudott elkapaszkodni és már rég terepre szállt), ekkor mondta be a rádióba, hogy már nem tud tovább emelkedni és 5921 m-ről elindul lefelé, mert neki már biztosan megvan a gyémánt. Annak ellenére, hogy alig több mint 100 m volt köztünk, én egy percig sem láttam. Mindvégig tudtam, hogy a talajra vetített távolságunk nem nagy, mert mindketten folyamatosan tájékoztattuk a földön lévőket és egymást a pozíciónkról az ott tapasztalt emelésről, de nagyon meglepett, hogy ennyire közel van hozzám. Ő legalább háromnegyed órával később szállt fel és nagyon úgy tűnt, hogy rendkívül gyorsan utolért. Ráadásul alacsonyabban oldott le mint én, így relatív emelkedésben ő volt a nap rekordere. Utólag a földön mondta el, hogy ő mindvégig látott, mögöttem-alattam volt, én ezért nem láthattam. Ekkor már többen is 4000 m körül emelkedtek, de lényegesen hátrébb és valamivel nyugatabbra mint én. Így elhatároztam, hogy odamegyek, megnézem, hátha ott rá tudom tenni még azt a 200 métert. Amire odaértem ez emelőzónába, addigra már csak 5600 m-en voltam. 5800-ig tudtam újra emelkedni, de tovább nem, ráadásul itt nem csak megállt a varió, hanem elindult lefelé. A többiek is jelezték, hogy lejjebb is elvesztették az emelést, tehát megszűnt a hullám. Több mint 2 órája repültem és nagyon átfáztam, körülbelül -40 Celsius volt fenn. Elhatároztam, hogy én is leszállok, de nem egyenesen hazamenve. Arra gondoltam, hogy 4000 m-ig azon a környéken merülök le, ahol korábban emelkedtem, hátha újra kialakul a hullám és ha megfelelően erős lesz, akkor mégis maradok. 4700-méteren újra egész erős emelést találtam, de 5000 m-en kifújt. A nap hátralévő időszakában is ez a tendencia volt jellemző. Keczán Attila egy Standard Jantárban, Szauer Zsolt egy PIK 20-ban és Bauer Jani szintén Standard Jantárral több órán keresztül kitartóan próbálkoztak, de később már nem tudtak 5000 méter fölé emelkedni. Keczán Attila 5806 méterig emelkedett és csak néhány méter hiányzott neki a tiszta 5000 méterhez, Szauer Zsolt 5120 méterig jutott, így mindketten bőven túlteljesítették az aranykoszorú megszerzéséhez szükséges tiszta 3000 méter emelkedést. Bauer Jani is 5000 méter tengerszint fölötti magasságra emelkedett, de ő az aranykoszorú feltételeket már korábban teljesítette. Így aznap 2 új gyémánt és két új aranykoszorú született. Vitorlázó repülőnek ritkán adatik meg az az élmény, hogy a felhők felett repüljön, így lefelé jövet nagy élmény volt játszani az eget egyre sűrűbben tarkító gomolyfelhőkkel. A szárny jegesedésveszélye miatt ha nem muszáj ilyenkor nem megyünk bele a felhőbe, de az is ritka kaland, hogy felülről tudjuk kontúrozni a felhőt. Leszállás után ketten segítettek kiszállni a gépből, a lábaim amik a gép orrában, a nap sugaraitól védett területen voltak annyira elfagytak, hogy alig bírtam járni. Gyöngyösi Andris mellett bicegtem be az irodába, aki azonnal letöltötte az adatrögzítőből a repülési adatokat a számítógépre. A meleg irodában, bakancsomtól megszabadulva, fagyott lábaimmal a kezemben, erős fájdalmakkal küzdve fetrengtem az ágyon, amikor kibökte az eredményt! 6044 méter tengerszint feletti magasság, 5196 m- tiszta emelkedés. Fájdalom ide, fájdalom oda, hihetetlenül boldogan ugrottam talpra és öleltük meg egymást. És perszer öleltem volna boldogan azokat, akik nem voltak ott: oktatóimat, klubtársaimat és azokat, akik évek óta dolgoznak a magyar repülés irányításában, szervezésében, hiszen Ők mindannyian hozzájárultak ahhoz, hogy én lettem a 184. magyar gyémántkoszorús vitorlázórepülő és a Szilas-Steff Tibor által alapított Turul vándordíj 2008-as nyertese.



Lipták Lajos a repülés után.

A pipishegyi magassá-girepülések hőskora.

Lipták Lajos 7253 méteres magasságemelkedése egy R-22 SV Super Futár B típusú repülőgéppel. 1957


Lipták Lajos és Szőts Tibor a barográfot tanulmányozzák.

Kasza József 5429 méteren hullámban.1955

1955-ben sikerült az álmokat valóra váltani, és egy kísérleti hullámrepülő tábort rendeztünk a Gyöngyös pipishegyi repülőtéren. A tábor parancsnoka én voltam. Résztvevői: Baranyai Ferenc, Makai Béla, Mitter Imre, Opitz Nándor. 3 motoros gép és 5 vitorlázógép paradicsomi állapotokat jelentett, csak meleg ruhánk nem volt. Elképesztő sokat repültünk, felderítettük a hullámtereket.
1955. december 5.-én kora reggel a repülőtértől kelet-délkeletre fekvő Markaz felett megjelentek a hullámfelhők. 17 m/sec értékű stabil talajszél volt, erős befújásokkal. Vadul táncoltam a vontatókötélen, majd Abasár mellett nagy csend fogadott. 1800 méteren a varió tűje 8 m/sec-ra szaladt, lekapcsolás után rezzenéstelenül emelkedtem 6 m/sec-mal. 2700 méteren fölé emelkedtem a forrongó rotorfelhő-sornak. 4000 méteren a higany is fázni kezdett, jól behúzódott az üveggömbbe, mínusz 25°C -t mutatott a hőmérő! A hideg igen kellemetlen volt, hiszen félcipő, rövid zokni, vékony nadrág és blúz volt az öltözékem. Miután az oxigénpalack nem volt feltöltve, 5206 méteren elhatároztam, hogy lesüllyedek, egy mélypontot kell elérnem, és újra emelkedni, hátha kijön a bűvös „tiszta" 5000 méter! 1062 méterig süllyedtem, dobálások jelezték az emelőtér alsó határát. Becsuktam a féklapokat, emelkedni kezdtem. Benne ültem a „liftben", fel-fel 5429 méterig! Mivel nem volt oxigénem, abbahagytam az emelkedést, és erőteljes süllyedéssel menekültem a ‚jégvereméből. Relatív magasságom 4367 méter volt.

2009



Ocsovai Gergő a Club Astir II-ben.

A gépmodernizálás folytatódott. Ebben az évben két fagép került eladásra, a Cobra és az egyik Pirat. Már korábban eladta a klub az egyik Fóka-t. Helyette vásárolt a klub még egy Club Astir II-t. Sajnos itt meg kell említeni, hogy ebben az évben, ugyanúgy, mint az előző évben az első Club Astir komolyan megsérült, startközben kinyílt és elszállt a kabindekk. Szerencsére mindkét esetben a pilótának sikerült rendezetten leszállni, azonban az anyagi kár jelentős volt és a szóban forgó gép nagyon hosszú időre kiesett az üzemből. Bár technikailag előző évi döntés volt, a gépvásárlást úgy finanszírozta a klub, hogy egy extra tagdíjat vetett ki. Tekintettel arra, hogy ez mindenki számára egy nagyon érzékeny kérdés volt, ezt egy tagszavazás előzte meg, melyben a tagok több, mint 70%-a részt vett és közel 90% támogatta az extra tagdíjat. Az MVK-ba a klubnak sikerült megnyerni a klubok csapatversenyét, miközben a pontszerző versenyben a második helyen végzett. Emellett Rehus Csaba megnyerte a II. kategóriát. Az elnökség tovább fiatalodott, a küldöttgyűlés ebben az évben visszahívta az elnökség egy részét és két olyan tagot választott meg, akik nem voltak oktatók, hanem talán inkább a feltörekvő generációt képviselték. A klub vásárolt egy harmadik K7-est, ezzel már szinte minden alapiskolázási igényt ki lehetett szolgálni.


Szabó Lajos flexel, mellette Terpó Zoltán.


Karsai András és Ungár László.



Életkép a műhelyben.


Finta Jácint átveszi a Pirátot.


Hosszúra megy 64-es. Az első ülésben Ungár László, mögötte Bárány Ildikó ül.


Naplemente a starton.


Az új Ka-7.



Szanyi Imre a Cobra-15-ben


Ungár Patrik a Ka-7-ben.

2010

80 éves a MÁV repülőklub

Ebben az évben a klub nagy fejlődésen esett át, mivel a HA-4342-es SZD-30 Pirát az Albatrosz Repülő Egyesület tulajdonába került . Így lehetőség nyílott egy korszerűbb, fiatalabb repülőgép vásárlására a középfokosok számára. Ezért többszöri egyeztetés után sikerült megvásárolni egy PW-5 típusú gépet Svédországból és egy Herkules aggregátort Nagykanizsáról. A gép egy hatalmas faládában érkezett meg Magyarországra. A gép megérkezése után a Nitrai repülőklub elkérte a gépet a 2010-es Világbajnokságra egy LS-6-ért, egy Pegase-101-ért vagy egy DG-1000T-ért cserébe 2 hétre. A klubunk beleegyezett és a csere tárgyaként a DG-1000T-t választottuk. A PW-5-öt elvitték Nitrára, a DG-1000T pedig később 2010. Július. 14.-én került át Magyarországra. A gép rögtön Békéscsabára ment a teljesítménytáborba ahol több távot is repültek vele. A békéscsabai tábor egyik fényes eredménye Kovács Dániel 300 km-es távrepülése amelyet egy Standard Astir típusú géppel hajtott végre. A tagság ebben az évben kipróbálhatta a volt MÁV-os Bociánt a tavaszi vontatótábor idején.
Az új kezdő csoport egy része gyorsan haladt az idén mivel 3 hónappal a gyakorlati kiképzés megkezdése után már három növendék elérte C vizsgát…..



A PW-5 Smyk még Svéd lajstromban a hangár elött.


2010. Február. 13 a hangár és a lehullott hó.



A hangár belseje télen, a szétszedett repülőgépekkel.

Az ez évi rendkívüli küldöttgyűlés volt az utolsó. Elfogadott egy új alapszabályt, miszerint a klub áttér közgyűlésre, vagyis egy tag – egy szavazat. Ebben az évben meg is tartotta a klub az első közgyűlését, a tagok több, mint 70%-a képviseltette magát.
Ebben az évben is történt gépvásárlás, a klub vásárolt egy PW-5-öt, amit sokan „műanyag Pirat”-nak neveztek.
Az évet sok eső, rossz időjárás és kevés repült óra jellemezte. Bár még nem zártuk le az évet, ha összehasonlítjuk az előző évvel, látható, hogy a repült teljesítmény 35%-kal csökkent, az előző évhez képest.



Az eladott HA-4342-es Pirát a starton.



Életkép a repvezasztalnál. A képen látahtó baalról-jobbra: Mozsolics Anita, Szeibert András, Gazsó Pál, Melicher Géza, Kőcs Péter a távolban.



A növendékek is besegítenek a házimunkában.
A képen Albert Gábor "B" vizsgás növendék sövényt nyír.





2010. Májusában kiírtottuk a sövényt. Mivel az emberi erő néhol kevés volt, ezért Bartos Csaba a Zetor traktorunk segítségével, kitépte a bokrokat a helyéről.

Bánki Péter a PW-5-ben.



Ocsovai Gergely a Spatz-ban.







Fent bal szélen:

Mindenki csodálja Basa Richárd új ASG-29 E típusú repülőgépének az összerakását. A képen balról-jobbra: Mozsolics Anita, Kiss Beatrix, Szirovicza Endre, Bíró Bálint, Hegedűs Dávid, Kökényesi Benedek, Laktis Balázs.

Jobb szélen:

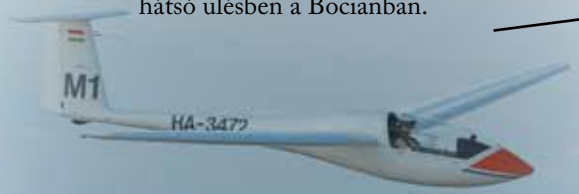
Az ASG-29 E összerakása.



Leszáll a Bocian. A gép hátsó ülésében Terpó György.



Finta Jácint első ülésben és Porcsalmy Zoltán hátsó ülésben a Bocianban.



Böjti Paszkál a Standard Astirban.

Vontatásban a HA-5064-es Ka-7 Gettler Zsolt pilótával, a Bellancból fényképezve.





Reggeli sorakozó a faház elött, igen nagy létszámmal.



Az 5064-es Ka-7 “Rhönadler” szétszedve egy kilépőél törés miatt.



Kubovicz Imre a “Szerény” előtt.



Finta Jácint a Club Astir II előtt.



Az új aggregátorunk.



A Li-2 áthúzása a MÁV start felett.



Az első PW-5 pilóták akiknek még nincs szakszolgálati engedélye.

Raffay Ferenc

Kubovicz Imre

Németh Tamás



Horváth Dániel a Standard Jantar 2 előtt.

Mozsolics Anita első típusfelszállására készül a KA-8B -vel.
A gépnél, Karsai András indítóoktató.

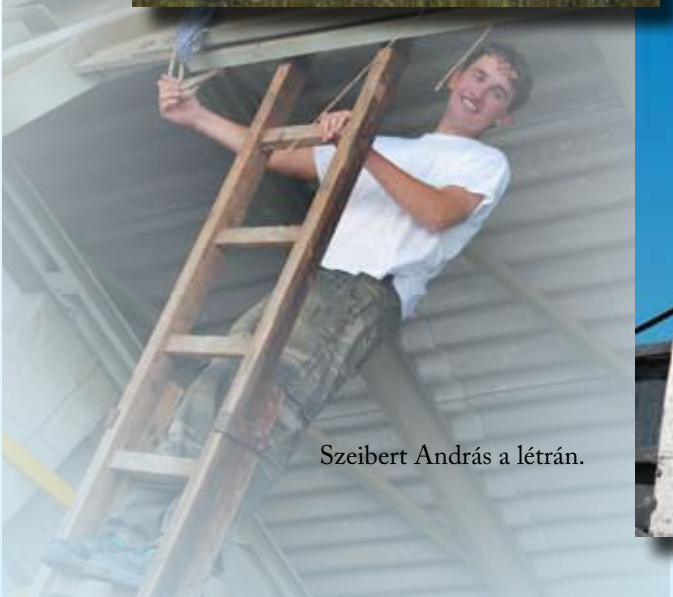




A blokk oldala és a hajtókar darabja.



2010. Július. 10 az aggregátor motorja csörlés közben végleg kihunyt, így 3 hétre megállt az üzem, mivel tartalél aggregátorunk nem volt.



Szeibert András a létrán.



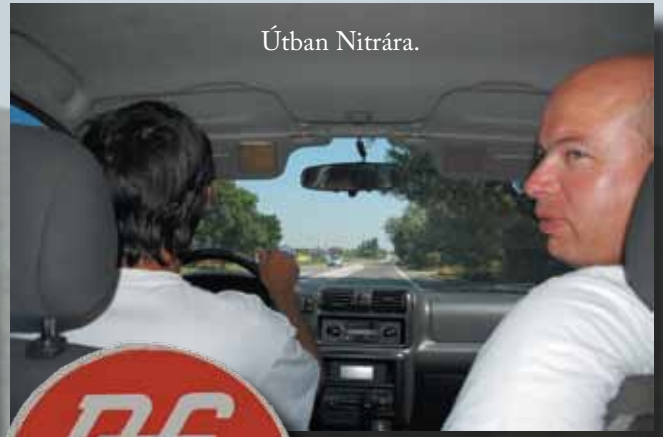
Buga László a csörlőkezelő.



Willner Miklós arckifejezése jól tükrözi a motor állapotát.



Ungár László
Bánki Péter
Szabó
Endre



Útban Nitrára.



Az oktatói csapat a bal szélen: Bánki Péter, előtérben Szabó Endre, és mellette Ungár László.

2010. Július. 14 Nitra (Szlovákia)
Elmentünk a DG-1000T-ért.







Ungár Patrik a DG-1000T-ben.



A gép függőleges vezérsíkjánál.

Laktis Balázs:
Első évem a MÁV Repülőklubban.

Egy szép nyugodt hétköznapi üzemnapon, rossz idő lévén elkezdtük összerakni, és kitakarítani a tegnapi rendezvényre kivitt gépet. Mikor már össze volt rakva és takarítottuk megérkezett az oktatónk Ungár Laci. „Kaptok egy kis házi feladatot, jó?"
Meredten néztünk rá a kezdőtársammal, hogy augusztus végén milyen házi feladatot lehet adni? Laci kiötlötte, hogy a készülő 80 éves a MÁV klub könyvbe milyen jó lenne, ha megírnánk az első reptéri évünket. Itt végződik a történet. Na de hogyan kezdődött?
Gyerekkoromban is imádtam a repülést és mindent, ami ehhez kapcsolódik. Apukám mesélt, hogy milyen volt régen a reptéren, milyen emberek voltak, és milyen repülőgépekkel repültek. Egyszer-egyszer kijártunk Farkashegyre többnyire május 1-én. Találkoztunk emberekkel, akik azt mondták, hogy régen láttak, de én még csak a nevükre sem emlékeztem. Ismeretlen ismerősök hada fogadott minket és mindig eltöltöttünk kint egy-egy jó napot. Majd ahogyan nagyobb lettem érdekelni kezdett, hogy hogyan tudnám elkezdeni a repülést. Találkoztunk –véletlenül- a Fejes Attilával aki örömmel újságolta, hogy csinált egy kis repteret és ott tudnánk repülni. El is kezdte apukám, megismertem sok ismeretlen ismerőst, és még jobban beleszerettem a repülésbe. De tönkrement ez a reptér és elhatároztuk, hogy keresünk egy másikat.
Így kerültem Farkashegyre, pontosabban a MÁV repülő klubhoz, 2009 augusztusában. Majd novemberben elkezdtük 17-en kezdők az elméleti tanfolyamot. Sokszor volt, hogy ha végignéztem a csoporton, akkor azt láttam, hogy páran megértették elsőre és azok a másodiknál, már unatkoztak, voltak olyanok, akiknek a második magyarázásra hirtelen fénygyúlt a fejükben és elégedetten nyugtázták, hogy ők márpedig ezt értik. És voltak olyanok, akiknek a harmadik magyarázásnál sem sikerült megérteni a dolgokat –ez főként a végefelé volt, amikor bonyolódtak a dolgok- nekik az a bizonyos pont általában a következő óra előtt jött el. Van, aki a tanfolyam során csatlakozott, így volt ezzel Bálint is, akivel később összebarátkoztunk. Teltek múltak a hetek és már nagyon vártuk a „valós" repülést.
Erre először április 3-án került sor, ekkor megismertük leendő oktatóinkat, klubtársainkat. Majd következett a repülés. Izgatottan beleültem a Ka-7-esbe, az oktató elmondta a feladatot. Érkezett a kötél, „hátsó kabin kész!" szólt az oktató és én már csuktam is a kabintetőt. Izgatottan ledaráltam a cheklist-et és fölraktam a kezem. Az előző évben volt pár csőrlésem, de az érzés így is meglepő volt a hosszú tél után. Hirtelen gyorsulás, hangzavar, csönd és pár másodperc múlva már 60 fokos szögben emelkedünk. Elkezdi a gép leadni az orrát, csattanás az oktató elmagyarázta, hogy csak a kioldó oldott le. Néma csönd és siklunk. Az oktató magyarázza, hogy mit mikor csináljak, ezt nem sikerült maradéktalanul végrehajtani.
Sorra húztuk ki a feladatokat, hatalmas verseny volt, ki éri el először a „B" vizsgát? Nekem sikerült második ként június 13-án befejeznem. Az oktatók csodálkoztak, hogy több embernek is két hónap alatt sikerült megcsinálni, azt amit másoknak fél vagy egy évébe kerül. Innen felgyorsultak az események nekem a „B" vizsgától a „C" vizsgáig 23 napra volt szükségem. A Bálintnak ehhez kicsit több, mint egy hét kellet.
Ez alatt már kint laktunk a faházban. Sok szép estét töltöttünk kint csocsózással, tanulással, viccelődéssel, beszélgetéssel. Megkaptuk a 11-es szobát amit a régen ott lakó vének nem akartak odaadni de végül megszereztük. Megismertük Balázst és Ildit akik sokat segítettek be illeszkedni a társadalomba. Balázzsal sokat szereltük az „új" aggregátort, és ez alatt rengeteget tanultunk a földi technikáról, annak működéséről, szereléséről. Megismertük még Karsai Andrást, Bandit aki a hangármesterünk, és rengeteg mindent tanított nekünk a teljesítményrepülésről, aerodinamikáról, műszertanról és általában az életről.
„C" vizsga után jöttek az időtartam feladatok. Oktatós félóra, egyedül félórák, oktatós egy óra, egyedüli egy óra. Szép ütemben haladtunk itt is, amíg el nem jutottunk az egyedüli három óráig. Közben már le lettem tiltva egyszer alacsony leejtőzés miatt, de szerencsére csak aznapra. De augusztus 8-án szépidőnek ígérkezett és felszálltam a jó öreg Ka-7-essel. Előtte beszéltük Bandival, hogy három óránál szól és ha bírom repüljem le az öt órát. Ez nagy meglepetést okozott, hisz idén kezdtünk, és régebben repülőktől hallottunk történeteket, így az öt órán meg úgy, harmadszorra sikerült, meg elfáradt és fájt mindene. Na de mért ne? De majd meglátjuk válaszolta Bandi. Végül sikerült aznap megrepülnöm az öt órámat.
Még aznap szólt Laci, hogy feszüljünk neki ketten, Bálint, és én a PW-5 típusnak, mert holnap reggel vizsga a Bandinál. Sürgésforgás sikerült előkeríteni az üzemeltetési utasítását, és elkezdtük tanulni. Másnap reggel le is vizsgáztunk, és én repültem is egy iskolakört a PW-vel. Elküldtek három órázni rögtön utána. El is indultam, felszálltam Ka-7-el és elkezdtem termikelni, de közben sodort a szél, és ezt én nem vettem figyelembe. Mire észre vettem, addigra Budakeszi fölött voltam 200 méteren és szembeszélbe kellet hazamenni. El indultam, közben Bandi rádiózott, hogyha nem érzem úgy, hogy beérek nézzek ki egy placcot és szálljak le, de úgy éreztem hogy, sikerülni fog, és nehezen, de sikerült is. Bandi azt mondta, hogy mára elég lesz. Hangárpakolás után, megkaptuk a büntetésünket –a Bálint is le lett tiltva- az lett a büntetésünk, hogy addig csak iskola kört repülhetünk amíg meg nem lesz a PW típusunk. Ezt rendben le is töltöttük.
Közben készültünk a vontathatói képzésre. Majd ennek is eljött az ideje, és belevágtunk, az első vontatásunk szétszórt volt, de lassan összeállt a kép és utána már rendben ment mindenkinek. Egy hét alatt meglett a vonathatói.
Ez alatt minden este tanultunk a középfokos vizsgára és a közelgő szakszó vizsgára. És ha sikerül, akkor beléphetünk abba a szűk körbe akinek egy év alatt sikerült megszerezni a szakszolgálati engedélyt.
És itt tartok most egy esős augusztusi délutánon gépelem ennek a gyönyörű nyárnak történetét és hálás vagyok a családomnak, hogy lehetővé tette ezt nekem és hálás vagyok azoknak az oktatóimnak, barátaimnak, akik megmutatták mennyivel szebb az élet a levegőben, mint amit a velem egykorú tizenévesek élnek.



Verebélyi Zoltán leszáll a szegedi világbajnokságon.





Verebélyi Zoltán a leszállás után.



Lenthár Sarolta típusrepülése a Ka-8b-vel.



Tisztítják a Vöcsök szárnyait.



Ungár Patrik törölgeti a bordákat.



Laktis Balázs a PW-5-el repül.



Verebélyi Zoltán repülésre készül.



Hegedűs Dávid a Ka-7 előtt.



Bíró Bálint és Bánki Péter felszállásra készül. A gép előtt Szeibert András.



Laktis Balázs felszállásra készen.



FOLYTATJUK!

“A VÉGTELENBE ÉS TOVÁBB„

Buzz Lightyear (TOY STORY)

Miért fogtam bele a könyvbe.?



Ungár Patrik vagyok 1996. Június. 12.-én születtem Budapesten. 2010-ben végeztem el az általános iskolát. Jelenleg a Deák Ferenc Gimnáziumba járok Budapesten. Mivel a nagypapám a térképészetnél repült és az édesapám a MÁV Sportrepülő Klubbnál repül így engem is elkezdett magával rántani a dolog. Majd folyamatosan, egyre jobban élveztem ezt a sportot. Kíváncsi lettem, hogy mi is volt ennek a sportrtágnak a története. A téma lekötötte a figyelmemet és kutatni kezdtem az alapjait. Így támadt az az ötletem, hogy tudásszerzés gyanánt olyan mértékben fogok foglalkozni ezzel a területtel, hogy később könyvet írhassak belőle.

Az általam megszerkeztett kiadvány a farkashegyi repülés és a MÁV Sportrepülő klub történetét dolgozza fel, gazdag képanyaggal, számos beszámolóval és dokumentummal. A könyv alapjaiként a MÁV repülőklub 40 illetve 50 éves jubileumi szolgáltak.