

III. rész

A sportrepülés újjáépítése

Szeged–Algyő
(1946–1950)

Írta: Pusztai János

Országos áttekintés

A vesztes háború katasztrófája miatt a repülőgép-állomány, a repülőtéri felépítmények, berendezések elpusztultak, az összefogó szervezetek elvesztették társadalmi, politikai bázisukat. A gazdasági tömegközéppont az újjáépítésre helyeződött át és ahol lehetett, azt egyfajta korszerűsítéssel is párosította a politikai vezetés. Sajnálatosan, ez az utóbbi lehetőség a sportrepülésre nem volt jellemző.

Az itthon maradt vagy az 1945. tavaszán hazatérő sportrepülők – a kor-szellemnek megfelelően – döntően politikai szerveződésekben keresték a repülés újjáélesztésének feltételeit. Gyakorlatilag mindent előlről kellett kezdeni. Összegyűjtötték a széthurcolt javakat, a megmaradt roncsokat, a fellelhető repülő anyagokat, eltakarították a háborús pusztítás nyomait. A helyreállítási munkák többnyire a spontán szerveződés mentén folytak.

Még harcok voltak az ország területén, amikor az ideiglenes kormány honvédelmi minisztere, Vörös János a Magyar Aero Szövetség egyik társelnökét, Rotter Lajos okleveles gépészmérnököt, jeles sportrepülőt bízta meg 1945. március 2-án a MAeSz és a HMNRA ideiglenes vezetésével. A HM Légügyi csoport vezetésére Láng Andor százados kapott megbízást, ezzel együtt az Aero Szövetség és a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap minisztériumi felügyeletére és a korábbi, a törvényes viszonyból adódó ügyek intézésére is.

A HMNRA-nak 1945. márciusában 16 ezer pengő készpénze volt, amit több milliós (zárolt!) postai és banki betét tett teljessé. A hozzáférést ezen összeghez a minisztériumnak kellett biztosítani a sportrepülés javára.

A HM, a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alaphoz ideiglenes intézőbizottságot nevezett ki, mely megbízását 1945. július 28-val visszavonta. A minisztérium az Alaphoz, elnöki hatáskörrel, Sárközy ezredest nevezte ki ügyvezetőnek, aki élvezte a MAeSz támogatását is.

A HMNRA sorsáról 1946 júliusában döntött a minisztertanács, aminek a nevét Nemzeti Repülő Alapra (NRA) változtatta és a HM helyett a Közlekedési Minisztérium felügyelete alá helyezték azt.

A MAeSz épp oly esetlegesen kezdte a működését, mint a repülőalap, ennek ellenére már 1945. november 7-én megtartotta első elnökségi ülését, november 21-én pedig a sportbizottságot is megalakították.

A Hármashatárhegyen 1946 tavaszán repülő-üzemnapot tartottak a Szövetséges Ellenőrző Bizottság engedélye nélkül, aminek az lett a következménye, hogy a kormánynak repülési tilalmat kellett elrendelnie.

Vörös János honvédelmi miniszter 1946. május 25-én a SZEB utasítására az alábbi parancs kiadására kényszerült: „A HM tudomására jutott, hogy a MAeSz tiltó rendelkezése ellenére egyes sportrepülő egyesületek vitorlázó repüléseket végeztek. Ezért az egyesületeknek közvetlenül is a tudára adom, hogy további intézkedésig tilos mindenfajta sportrepülés.

Megtettem a szükséges lépéseket, hogy a feltételek – műszaki és biztonsági is – mielőbb biztosítva legyenek.

Mindaddig, amíg a feltételek nincsenek meg, az egyesületek munkája csak arra szorítkozhat, hogy a rendelkezésükre álló rep. anyagokat, vitorlázógépeket, csörlő és egyéb berendezéseket megőrizték, gondosan karbantartsák és előkészítsék arra az időre, amikor a sportrepülést tiltó rendelkezéseket fel lehet oldani.

A tilalom ellenére repülést végző egyéneket és egyesületük vezetőségét felelősségre fogom vonni és meg fogom büntetni.”

Tizenkilenc repülő egyesület és a MAeSz kapta meg a miniszteri figyelemztetést, közte a szegedi (az algyői repülőtérről vonatkozóan is) és a Csongrád vármegyei cserkész repülők (értsd: Szentes) is.

A 289 462/1946/IV/BM. sz. rendelettel 1946. augusztus 8-án – hivatkozással a Fegyverszüneti Egyezmény 15. pontjára – feloszlatták a MAeSz-t. Szeptember 17-én, a 439/1946. sz. utasítással ideiglenes intéző bizottságot nevezett ki az Alap „eredetileg előírt feladatainak ellátására.” Az október 16-án megtartott közgyűlésen a tagegyesületek megalakították a Magyar Repülő Szövetséget érdekvédelmi, az érdekképviseleti szervezetüket. Az elnök dr. Udvarhelyi Ödön, a Posta vezérigazgatója lett, ügyvezető elnöknek Andrasev Ivánt választották.

A miniszterelnök – a már utalt rendeletével – 1946. évi augusztus 1-től a sportrepülés felügyeletét, a HM közvetlen irányításából a Közlekedési Minisztérium hatáskörébe helyezte át. Az alábbi repülőterek kerültek a közlekedési miniszter felügyeletébe: Balatonkiliti, Békéscsaba, Debrecen-Nyulas, Esztergom, Győr, Gyöngyös, Miskolc, Ózd, Pécs, Sajókápolna, Sátoraljaújhely, Sopron, Szeged-Algyő, Szentes, Szolnok, Szombathely. A későbbiek folyamán megkapta még a KM Érd, Ferihegy, Hármashatárhegy, Farkashegy és Gödöllő repülőterét is.

Az átfogó, a tartós rendezés során sok jogi és politikai akadállyal kellett megküzdeni. A HM és a Közlekedési Minisztérium helyenként komoly küzdelemre kényszerült a földreformi szabadság következményei miatt. A repülőterek nagy része a földigénylők kezére került. Visszaszerzésükre egyetlen komoly érv volt, a fegyverszüneti megállapodás. A nagyhatalmak a magyar

békeszerződés tervezetének idevonatkozó passzusában feltételül szabták, hogy a felsorolt tizenkilenc repülőtér egyike sem szüntethető meg.

A másik nagy nehézséget a repülőterek tulajdonjogának vizsgálata és annak rendezése jelentette. (Szerző megjegyzése: a szegedi repülőteret megillető tulajdonjogi kérdés még 2000. március 31-én sem rendezett.)

Az egész országban nagy lendülettel folyt a sportrepülés előkészítése a várva várt indításra. A gépek, a hangárok, javítóműhelyek helyreállítása, a gépbeszerzési források felkutatása, támogatók keresése stb. jól haladt, de a SZEB engedélyének hiányában a gyakorlati repülést nem lehetett megkezdeni.

A Magyar Repülő Szövetség 1946. október 24-én megalakult, de csak a következő év február 21-én tartott sajtóértekezleten mutatkozhatott be a nyilvánosság előtt.

Hosszú taktikai és adminisztrációs huzavona után Gerő Ernő közlekedési miniszter az 1947. január 11-én keltezett, SZEB-hez címzett előterjesztésében kérte Szviridov altábornagytól a vitorlázó repülés megindításának engedélyezését.

(Szerző megj.: a hírügynökség által nyilvánosságra hozott „hivatalos adat szerint” Vorosilov marsall, a SZEB elnöke, már 1946 szeptemberében engedélyezte Magyarországnak a vitorlázó repülést. Ez a hír – amely a korabeli sajtóban jelent meg – „a helytelen informálásával nemcsak a közvéleményben, hanem az ügyintézés menetében is zavart keltett” – tudhattuk meg Osztrovskij ezredestől, a SZEB tagjától. E falsnak bizonyult hír hatására alakult meg egy hónappal később az MRSZ.)

A miniszteri felterjesztés meghozta a rég várt eredményt. Most már valóban szabad utat kapott a vitorlázó repülés. Ennek hatására a Közlekedési Miniszter 1924/1947 – III. sz. javaslata értelmében a belügyminiszter a 432 125/1947 – IV./3. sz. utasításával elrendelte a Nemzeti Repülő Alap önkormányzatát jogába visszaállítani és ezzel egyidejűleg dr. Mester Miklós miniszteri biztost visszahívni. Az indokolatlanul hosszú repülési tilalom után 1947 nyarán – többnyire június 1-gyel – megkezdődhetett a vitorlázó repülés. A budapesti egyesületek közül (gépük nem lévén) többen is a vidéki klubokkal együtt kezdték meg a gyakorlati képzést. A gyakorta egymásnak ellentmondó, egymást kizáró politikai érdekek is nehezítették az egyesületek munkáját.

Az MRSZ vezetőségét 1947 szeptemberében értesítette Bleriot a FAI főtitkára, hogy a nemzetközi repülőszövetség genfi közgyűlésén a magyar szervezet egyhangú szavazással fölvette a tagszövetségek sorába.

A Közlekedési Minisztérium hozzájárulásával az MRSZ létrehozta a

sportgépeket ellenőrző műszaki csoportot a repülés (technikai) biztonságának fenntartásáért. A sportrepülés érdekeinek ellentmondó politikai ütközések csaknem lehetetlenné tették az egységes irányítást, a NRA új és felújított repülőgépeinek igazságos szétosztását. Olyan megoldást kellett találni a repülés nyugalmát, biztonságát veszélyeztető visszasságok kiiktatására, amely egységes szakmai keretbe képes fogni a pártok, különféle szervezetek és üzemek égisze alatt létrejött klubokat, egyesületeket. E cél megvalósítására jött létre 1948. február 14-én az Országos Magyar Repülő Egyesület, az OMRE, amellyel a magyar sportrepülés erős és – csaknem egységes – központi irányítás alá került.

– Pályázatot írtak ki új, korszerű vitorlázó és motoros repülőgépek tervezésére, amelyekkel – a célul kitűzött – tömegképzést meg lehet valósítani.

– Gépjuttatásoknál figyelembe vették azt is, hogy az egyesület milyen munkát végzett a repülés újjáépítésben.

– 1948 májusában fejeződött be a háború utáni első vitorlázórepülő oktató tanfolyam Mátyásföldön.

– 1948. október 12-én megnyílt Algyőn az ország legjobb vitorlázó repülő krotóinak továbbképzésére szervezett I. fokú motoros repülőiskola. (Az algyői repülőterről íródott anyagban, az 1948-as esztendő taglalásánál részletesen szólnunk majd erről, a „Repülő Főiskola”-nak minősített képzésről.)

*



III/1. sz. kép

Algyő 1949. március. Vége az oktatói tanfolyamnak.

A képen Bottló Károly, Kalmár László, Ágoston József, Legényei Lajos, Borbás Pál, Pálinkás György, Oravecz Nándor, Takács László, Gersi Tamás, Bajsa Andor. Valamennyien oktatók.

Algyő, a szegedi sportrepülőtér és a DSE

1946–1948 októberéig a bizakodás és a repülés újbóli indításának előkészítő évei voltak. Az algyői repülőtér egy része a szovjet csapatok lótemetője volt, míg nagyobb hányada a földosztásnak esett áldozatul. A hangárban maradt repülőgépek a téli tüzelőhiánynak, míg a berendezési tárgyak a féktelen szerzési vágyak estek áldozatul.

Óriási szerencse volt a háború tragédiájában, hogy az épületek sem a bombázáskor, sem a front átvonulásakor nem sérültek végzetesen, a környező lakosság sem bontotta le azokat és nem is hordta szét.

A sportrepülő egyesület a politikai változás ellenére sem esett szét, a kormány sem oszlatta fel. A DSE tagságának nagy része katona, majd hadifogoly volt, vagy mint leventét hurcolták el, sokan evakuált közalkalmazottként voltak távol a várostól hosszabb-rövidebb ideig. A hazatérés már 1945 tavaszán megkezdődött. A következő év júniusára már akkora létszám volt mozgósítható az egyesület tagságából, amellyel meg lehetett kezdeni az újraszervezést.

A szovjet katonai parancsnokság engedélyével a gyülekezési tilalmat feloldották a hatóságok és már a nagyobb létszámú összejövetelekhez is kiadták az engedélyt. Az egyesület spontán kialakult vezetősége a szétzilált tagság összekovácsolására minden lehetséges eszközt megragadott. Ilyen céllal kérték fel dr. Wagner Richárd egyetemi adjunktust, hogy a „A repülés időjárási problémái” című magántanári próbaelőadását a DSE tagsága előtt tartsa meg. Mivel az egyetem is hozzájárult a nyilvánosság ilyen irányú bővítéséhez, 1946. június 18-án, az Auditórium Maximumban elhangozhatott a nagy érdeklődéssel kísért repülésmeteorológiai téma.

Közben egy téves hír alapatlanul ajzotta fel a repülési lehetőség megteremtése iránti vágyat. 1946. november elején a média világgá kürtölte a hírügynökségektől átvett hírt, miszerint Vorosilov marsall, a SZEB elnöke Magyarországon is engedélyezte a vitorlázó repülés megkezdését – ahogyan erre a bevezető részben már utaltunk. (Szerző. mj.: tudvalevően a fegyverszüneti megállapodás teljes tilalommal sújtotta az ország sportrepülését.) A hír hatására megpezdült az élet a szegedi sportrepülő egyesületben is. November 10-re hirdették meg az újjáalakuló közgyűlést, melyhez az előkészítő lépéseket Bokor Olga titkár és Döme Béla segédoktató (Szeged első ezüstkoszorús pilótája, aki hetekkel korábban érkezett haza a hadifogságból) tette meg. Az



III./2. sz. kép
Döme Béla repülési naplójának első oldala

egyesületnek nem voltak gépei, de potenciális támogatóik biztatásával ígéretet kaptak javított és új gépek beszerzésére.

Mint arról már szó esett a polgári repülést leíró fejezetben 1946. november 3-án a MASZOVLET vezérigazgatója ígéretet tett két vitorlázógép juttatására és a szegedi repülőtér díjmentes biztosítására a sportrepülő egyesületnek.

A DSE november elején kapta meg a BM-től a hivatalos működési engedélyt, melyben Kelemen István nyomdászt jelölték meg főtitkárnak. A friss hatósági hozzájárulás birtokában az új vezető – a szabályosság érdekében – az alakuló értekezletet 1946. november 17-én, vasárnap délelőtt 10 órára halasztotta, melyet a Városháza közgyűlési termébe hívott össze. A minisztérium és az MRSZ megbízottjaként részt vett a megbeszélésen dr. Kunszeri Béla Csongrád megyei alispán, a szentesi repülés újjáélesztője.

Ez értekezlet éppen a reszortosok megválasztásánál tartott, amikor pufajkás szovjet katonák rontottak be a terembe, csőre töltött fegyverekkel. A vér-fagyasztó pillanatot követően a rohamosztag parancsnoka közölte, hogy a szovjet városparancsnokságra bejelentés érkezett, miszerint „a városházán, a díszteremben fasiszta szervezkedés folyik”. Az engedélyek láttán nem tartóztatták le a résztvevőket, de feloszlatták a közgyűlést. A jegyzőkönyvet elkozták és a résztvevő sajtótudósítókkal közölték, hogy a témával kapcsolatban sem most, sem később nem jelentethetnek meg anyagot a lapjukban.

Az összefüggés nélkül – annak feloszlataásáig – elhatározták a DSE újraalakítását, az algvői repülőtér földosztás utáni visszaszerzését, a háború okozta károk eltün-

terésének lehetséges módozatait, a gépek beszerzésének anyagi forrásait, a vezetőség egy jelentős részének megválasztását. Kitoró lelkesedéssel fogadta el a tagság Szent-Györgyi Albert Nobel-díjas egyetemi tanár díszelnökké választását – bár akkor már a budapesti egyetem professzora volt. Titkárnak Kelemen Istvánt, a további tisztségekre Döme Bélát és Paulisz Bélát, a motoros szakosztály vezetőjéül Süveges Ernőt választotta a tagság. Az újjáalakult régi DSE anyagi támogatását a Szegedi Textilművek vállalták, erről Bohata József üv. biztosította az egyesületet az 1947-ben keltezett megállapodás értelmében. (Szerző megj.: az OMRE megalakulása után a megyei sportrepülést és vitorlázórepülő-képzést 1948 tavaszától a Textilipari Munkások Szakszervezetének védnökségébe adta át, ami gyakorlatilag biztosabb anyagi háttérrel jelentett a korábbi lehetőségeknél.)

A mélyszántást még a kezdet kezdetén, 1946 tavaszán sikerült megakadályoznia Döme Bélának az alagsővezett algyői repülőtéren. 1947 márciusában a visszakapott repülőtéren megindult a helyreállítás. Hétről hétre 30–40 fős „lapátos brigád” szállta meg a repülőtér és temette be a páncélosok vájra árkokat, a bomba- és gránáttölcsekeket.

A patronálók anyagi segítségével megkezdődött az épületek helyreállítása is, de a repülési tilalom alóli feloldás csak nem akart megérkezni.

A remélt tavaszi kezdés előtt, április 20-ra ismét közgyűlést hívott össze a DSE vezetősége, melyre az érdeklődőket is szívesen invitálták. A megbeszélést az egyesület titkára, Kelemen István vezette. A napirend az új alapszabály vitája és az új vezetőség választása volt. A közgyűlést ismét megtisztelte jelenlétével dr. Kunszeri Béla Csongrád megyei alispán, a Magyar Repülő Szövet-



III.10 sz. kép
A lapátos brigád az algyői hangár előtt 1947 őszén

ség megbízottja. Bejelentette, hogy a „szentesi cserkész repülők – mivel gépállományukat sikerült sértetlenül megőrizni – szívesen kölcsönöznek néhány vitorlázó repülőgépet algyői bajtársaiknak, így akár a jövő hónapban is indulhat a képzés, ha addig megérkezik a SZEB engedélye.” (Szerz. mj.: arra vonatkozóan, hogy a DSE miért nem élt a szentesiek gépkölcsönzési ajánlatával, a segítő szándékot miért nem fogadta el, a maga korában sem volt egyértelmű magyarázat. Fél évszázad távlatából, az egyre halványuló emlékezet két okot mégis megőrzött. A döntő érv az volt, hogy a szentesiek gáláns ajánlatának elfogadása csak hátráltatta volna Szeged alapítványi és az MRSZ-től várható térítésmentes új gépek juttatását. A másik – finoman szólva is mondvacsinált – érv szerint nehezen tudta volna az egyesület megoldani a gépek heti 1–2 alkalommal történő oda–vissza szállítását. Mindez azért kérdéses, mert a kölcsönzési ajánlat tartós átadást jelentett volna mindaddig, amíg Algyő is megkapja a saját gépeit. A gordiuszi csomót úgy oldották meg, hogy 1947 nyarán vitorlázó repülő tábor rendeztek Szentesen a kezdőknek, így, amikor megérkeztek Algyőre is a gyakorló gépek, már több kezdő, haladó 'A' és 'B' vizsgás növendékük volt.)

Az új vezetőségben változatlanul díszelnöknek választották dr. Szent-Györgyi Albert Nobel-díjas professzort. Elnök lett Örley Zoltán altábornagy, alelnök: Vörös József, Kószó István és Kálmán Károly; titkár: Kelemen István; jegyző: Fajka László; műszaki vezető: Janky Béla; ügyész: dr. Eisner Manó; orvosok: dr. Kaufmann Imre és dr. Lajos Sándor; pénztáros: Gavallér Ferenc; ellenőr: Hargittai Andor. Választmányi tagok lettek: dr. Wollner László, Gaál Sándor, Noll György, Süveges Ernő, Och Nándor, dr. Kelemen Antal, Kardos Miklós, Bertényi Béla, Langmár Béla és Csonka József.

Alapító tagok: Sári István, Papp Ernő, Répássy Zoltán, Kocsis Vilmos, Balla Mihály, György Vilmos, Német Lajos, Somogyi Gábor, Mészáros István, Udvardy Endre, Kipper Ferenc, Gábor István, Rusznák János, Juhász László, ifj. Máté András, Bartha József, Pintér János, Baranyi Béla, Mészáros László, Lábdí Tibor, Vinczi Károly, Linkó András, Szemenyei György, Domonkos László, Hegyi Ferenc, Kőszegi Jenő, Siatinszky Miklós, Nógrády Lajos, Boda László, Zsiván Béla, Kontraszty Endre, Pigniczky István, Todorov Tódorné, Vasvári Béla, Sztankó László, Bokor Olga, ifj. Dank Viktor, ifj. Bokor András, ifj. Lippai László, Szajka Csaba, Kovács Antal (Szőreg), Szilágyi Péter, Konkoly István, Mataisz Márton, ifj. Kelemen Imre, Meggyesi Ödön, Zsámbéki Jenő, Lajos Béla, Bode László, Bátorfi János és Fodor Adrien, összesen 51 fő és a választott vezetőség.

*

A Magyar Repülő Szövetségnek, így tagegyesületeinek – közte a DSE-nek is – fontos szervezeti eleme maradt a repülőmodellezés, a korábban nyújtott eredményeik alapján mind a MAeSZ-nek, mind a HMNRA-nak sikerágazata volt. A háború utáni pártterdek igyekeztek hatáskörükbe vonni – mint a sikerek reklámhordozóit – mind a repülőket, mind a modellezőket. A pártoknak különösen a repülőmodellezők voltak fontosak, mert az ő működésüket nem zavarta nemzetközi tilalom.

Szegeden és környékén a MaDISZ (Magyar Demokratikus Ifjúsági Szövetség) Sportrepülő Egyesülete szervezte legsikeresebben a repülőmodellezőket. A város modellezőit a kiváló sporteredményeiről és kiemelkedő szervező képességéről ismert Pap János fogta új keretbe.

Budapesten 1947. szeptember 14-én rendezték meg a XXIV. Országos Modellező Versenyt. A Rákos mezei megmérettetésén Szeged várost Farkas István, Busa Ferenc, Teleki Ádám, Szilágyi Péter és Csiki József képviselték. Az ötfős csapat a MaDISZ repülőmodellezői közül toborzódott, a válogató háziversenyen. Figyelmet érdemlő eredmény egyetlen kategóriában sem született az országos versenyen. Az év augusztusában alakult csoporttól a középmezőny elérése is tisztes eredménynek tekinthető.

A MaDISZ-osok december elején elhatározták, hogy karácsonyi vásárt rendeznek és arra játékokat készítenek. Az így képződő jövedelemből tervezik az anyag- és szakkönyv-beszerzést biztosítani.

*

A DSE tisztikara a repülés júniusig tartó tilalma miatt, majd azt követően a géphiány okán, hogy a tagság repülési hiányérzetét enyhítse és együtt tartsa a csoportot, különböző rendezvényeket szervezett. Ilyen volt többek között az 1947. november 30-án, vasárnap délelőtt a Belvárosi Moziban tartott repülő filmmatiné. A vetítés előtt Dinka Tibor, az MRSZ küldötte rövid összefoglalót adott a magyar repülés jelenlegi helyzetéről, majd orosz és angol filmhíradó, valamint repülő kisfilmek kerültek vászonra, többek között az „Angliai csata”, a RAF háborús áldozatainak bemutatásával.

A repülés megkezdését már nem lehetett tovább halogatni. Az OMRE-től most már konkrét határidőt kértek a DSE vezetői. A kapott nyári időpont indokoltá tette a májusi tagtoborzást és az újoncok elméleti felkészítésének megkezdését. Döme Béla oktató felhívása jelent meg 1947. május 6-án és 9-én a Márciusi Ifjúság című lapban. A felhívás meghozta a várt hatást. A meg-

jelenést követő néhány napon belül – több meghívással együtt – a következő levél is az egyesület címére érkezett.

„Magyar Élelmiszerellátó és Árukereskedelmi Rt. Szeged
(Szerző megj.: ez ma a Pick Rt.)

Szeged, 1947. május 8.

Bányász Ferenc igazgatótól

T.
Döme Béla Úrnak
vitorlázó repülő oktató

Szeged
Apponyi Albert u. 21.

A »Márciusi Ifjúságban« olvastam felhívását és köszönettel venném, ha a jövő héten szerdán vagy csütörtökön a gyárban meglátogatna és a gyári ifjúságnak beszervezését megbeszelnénk.

Szívélyes üdvözléssel:

Bányász sk.”

(Az OMRE 1948. február 14-én alakult meg és fogta össze a sportrepülésben résztvevő egyesületek döntő többségét.)

Az OMRE ígéretének megfelelően, 1948 nyarán megérkeztek Algyőre a vitorlázó gépek, de a gyakorlati kiképzés csak szeptember 1-vel kezdődhetett meg. Oktatók voltak: Döme Béla, Szabó Béla, Preisler Antal, Vinczi Károly és Tombácz Jenő. A műszaki feladatokat Kovács Kózsef hangármester és Tajti József látta el. Ekkorra fejeződött be az egyesület Zászló utca 2. szám alatti klubhelyiségének átalakítása is.

Az 1948-as esztendő a '48-as forradalom centenáriumi évében zajlott. Augusztus 29-én megbeszélésre hívták egybe a tagságot a Kálvária téri Felsőiparisiskolába, majd szeptember 1-jén – ünnepélyes keretek között – Algyőn megnyílt a Petőfi Sándor nevét viselő vitorlázó repülőiskola.

Az OMRE az 1948-as centenáriumi évben a modellező sport teljes átszervezését is elhatározta. Létrehozták a vidéki körzeteket, közte a dél-magyarországi Szeged központal, Pap János vezetével.

A július 11-re kiírt modellező verseny 25-re el kellett halasztani. Nevezés a verseny színhelyén, a közforgalmi repülőtéren. A város és vonzáskörzetének öt legeredményesebb modellezője képviseli majd augusztusban az országos versenyen Szegedet – hirdette a versenykiírás.

A klubon belüli motoros oktatás előkészítése is megkezdődött. A repülésre jelentkező 36 személyből 15 főt talált politikailag is alkalmasnak az MDP szegedi szervezetének Káder Osztálya.

A németeket felváltó szovjet megszállás ideje alatt, az első országos repülőnapot 1948. október 3-án szervezte az OMRE Budaörsön. (Rotter Lajos 1947. október 26-án, a Farkashegyen már rendezett repülőnapot, ahol részt vettek az állami és a kormányvezetők, mintegy 6000 néző társaságában, csak ez nem volt országos jellegű.) A repülőnap nem csupán a meghirdetése miatt vált országos rendezvényé, hanem azért is, hogy valamennyi repülőklub képviselője részt vett a bemutatón. A szegedieket a női hármas vitorlázó repülő kötelékben Bokor Olga képviselte Domanovszkiné és Schellné társaságában. Az algyői repülőtér teljes oktatói és géppállománya bevetésre került a bemutatón. Bokor Olga

426/1948./R/Os. BUDAPEST, 1948. szeptember 16.

M.D.P. Szeged-i Szervezete
Káder Osztályának,
S z e g e d

V. SZTALIN TER 14

... sz. melléklet

ORSZÁGOS MAGYAR REPÜLŐ EGYESÜLET
TELEFON: 13-801 - POSTAFELKÉSZÍTÉSI CÍKSZÁMA: 181-100

Az Országos Magyar Repülő Egyesület Délvidék-i csoportja, a melléklet névsoron szereplő repülőket egyesületünkbe való felvételre ajánlja. Kérjük, hogy amennyiben valamelyikük ellen párt-személyes pontból kifogás van, azt nekünk legsürgősebben megírni szíveskedjenek. Különben a felsorolt személyekről részletes káderjelentést kérünk.

Elvtársi üdvözzel
/ Róna János /
felv. bizottság titkára

1 db melléklet

III./3. sz. melléklet másolata

A korszellemnek megfelelő „politikai kaució” kérő levél

az 1949. augusztus 20-i repülőnapon is részt vett, ugyancsak kötelék repülésen.

A nyár végén, augusztusban, a centenáriumi verseny utójátékaul Karsay Endre, M 22-vel Győrből Szegedre repült. A távot kerek öt óra alatt tette meg. Viszonylag erős ÉNy-i széllel, közepes termikekkel utazva ért a szegedi közforgalmi repülőtérré.

Vasárnap, 1948. szeptember 26-án hat gép repülte be az országot. Röpcédulát szórtak a kormány megbízásából, hirdetve a gazdáknak a műtrágyázás fontosságát. Már előző napon Algyőre települt két Bücker. Feladatul kapták, hogy Bács, Békés és Csongrád megye területén főleg a falvakat szórják meg a „népnevelő” írásokkal.

*

„Végre lehet repülni...”

Ünnepélyes keretek között, 1948. október 12-én, délután 15 órakor került sor az OMRE algyői motoros repülő iskolájának felavatására. (A zsurnaliszták – mivel oktatók magasabb fokozatú képzéséről volt szó – előszeretettel alkalmazták erre a tanfolyamra a „repülő főiskola” elnevezést.

Korábban – politikai szempontból – felbecsülhetetlen értéke volt annak, hogy valamennyi párt küldöttsége megtisztelte jelenlétével a rendezvényt.)

Az újjáépített hangár előtti betonon sorakozott fel a korábban átképzős tanfolyamon részt vett pilóták 30 fős csoportja és oktatóik. (Mátyásföldön 1948. május 1-től 31-ig a vitorlázó repülő oktatók előképző táborában vettek részt.) A fűvön 8 db Bücker és egy „ezüst” Nebuló, az iskola gépállománya várta a bevetést. Dénes Leó polgármester megnyitó beszéde után kötelék-repülést mutatott be Takács László, Oravetz Nándor és Ágoston József pilóta hármas. Ezt követte Szücs Dénesnek, az OMRE motoros osztályvezetőjének egyéni műrepülése a Nebulóval, majd a vitorlázó repülő is mutatott be iskolafeladatokat. A színes programot sétarepülés zárta.

November közepén nem mindennapos kérés érkezett a szomszéd városból. Hódmezővásárhelyen hatalmas mértékben elszaporodtak a vadlibák. A hagyományos módszerrel már nem tudtak védekezni a vadászok. Azzal a kéréssel ke-

resték meg az algyői motoros iskola vezetőjét, hogy mélyrepüléssel keltsenek – alkalmas időben – riadalmat a vadludak között, hogy elriasszák azokat a fészkelő helyeikről. (Annyi biztos, hogy jó hecc lehetett a pilótáknak, de arról, hogy a vadlibák miként reagáltak a Bückerek riogatására, arról nincs tudomásunk.)

Az OMRE és a Kereskedelmi Minisztérium 1948 nyarán alapította a Népi Repülésért Érdemjelvényt azoknak, akik elévülhetetlen érdemeket szereztek a sportrepülés háború utáni újjászervezésében. Az elismerés átadására karácsony előtt, az éves munka összegzése után került sor. Az algyői repülőter hivatásos és társadalmi segítői közül aranyfokozatot kapott Takács László repülőter-parancsnok, motoros oktató. Az ezüsfokozatot érdemelte ki Bokor Olga oktató, illetve Trauznitz Ferenc főszerelő. A bronzfokozat birtokosa lehetett – többek között – Döme Béla oktató.

A motoros I. fokú képzést adó iskola első kurzusa 1948. október 12-vel kezdődött és december 23-ig tartott. A második csoport kiképzése 1949. február 8-án kezdődött és április 3-án fejeződött be. A repülőter parancsnoka Takács László, az iskoláé pedig Ágoston József volt. (A Magyar Repülés 1949. március 25-i száma a 95. oldalon iskolaparancsnoknak Bottló Károlyt jelöli meg.)

A „növendékek” egy része csak időszakosan vett részt a képzésben, mert a saját repülőterén is el kellett látni az oktatói feladatát. A vitorlázó repülő oktatók – mindkét – motoros átképző tanfolyama sérülés és baleset nélkül zárult.

Az oktatás Bücker Bü-131-es gépeken folyt. Az algyői iskolán a HA-BKF, a HA-BKC, a HA-BKB, majd később a HA-BKA és a HA-BKE oldaljelű OMRE gép, illetve az I-102, az I-104, az I-105, a I-106 és az I-107-es honvédségi jelzésű gép is részt vett a kiképzésben. Egyszerre mindig csak hat gép volt a repülőtéren Oktattak: Ágoston József, Takács László, Oravetz Nándor, Kotrás Gábor, Kalmár László és Pálinkás György, Bánhidi Antal mint ellenőr alkalmanként vett részt az üzemnapokon. A műszakiak vezetője Trauznitz Ferenc főszerelő volt, aki Kovács József hangármester és Gyulai(?) szerelő segítségével látta el feladatát.

A február 8-tól április 3-ig tartó második kurzusban 32 fő vitorlázó repülő oktató összesen 1604 felszállással, 164 óra 20 perces összes repült idővel teljesítette az I. fokú vizsga feltételeit. A képzésben részt vett: Gersi Tamás, Benkő János, Garamvölgyi?, Pál Zoltán, Szabó B., Döme Béla (Szeged), Bottló Károly, Hernesz?, Gyulai Andor, Bajsa Andor, Csécsi L., Papp Ferenc, Szenner I., Bán Dezső, Bartos Géza, Michna György, Urbán I., Sulyovszki?, Hollebrandt?, Kracsencics Lajos, Frankó?, Pákozdi L., Pohner L., Kocsis L., Kardos?, Kardos E., Hepper Antal, Benke I., dr. Kunszeri Béla (Csongrád m.

alispánja, a szentesi repülés újjáteremtője), Mándi?, Tóth Zoltán Müller?, Salamon? és Grohmann István, a szentesi repülőtér későbbi parancsnoka.

A DSE, kihasználva a kedvező időjárást, 1948/49. telén, éppen az esztendő fordulóval középpontban nyolcnapos téli tábort szervezett Algyőn nagy sikerrel. A kétkormányos kiképzés csak 1949. május 16-tól indult meg, mert ekkor érkezett meg az új Cimborá. Július hónapra kéthetes vitorlázótábort szervezett az egyesület. Szeptembertől teljesen ingyenes, egyhónapos tanfolyamot indított 15–18 éveseknek a szegedi „vitorlázó repülő iskola parancsnoksága”.

A modellezők február 26-án tartották meg a zárttéri modellek körzeti versenyét a Klauzál Gimnázium tornatermében, melyen békéscsabai, földéaki, kiskundorozsmai versenyzők is részt vettek. Eredmények, junior kategória: 2. Tölgyesi András, Szeged, Fémipari, 1' 10"; senior kategória: 2. Szentpéteri Dezső, Szeged, 2' 18", 4. Kormos Ferenc, Kiskundorozsma, 1' 59", 5. Hódi László, Kiskundorozsma, 1' 59", 6. Fraucz György, Szeged, 1' 42", 7. Pap János, Szeged, 1' 39", 8. Pap János „b” Szeged, 1' 28", 9. Francz György, Szeged, 1' 09".

A szegedi modellező időmérő biztosok: Keökényesdy Pap János, Majzik Sándor, Szabics Béla, Kormos Ferenc (Kiskundorozsma), Makits János (Szőreg), Papp László Géza (Szentés).

A Magyar Repülés szegedi „kis tudósítói” 1949 áprilisától Bagán András, júliustól Paulics József, augusztustól már Pálinkás Gyula is.

A negyvenes évek második felére meghatározóan úttörők, diákszövetségi tagok, EPOSZ és SZIT modellezők alkotják a szegedi modellezés bázisát.

Május 29-én a Szabadságharcos Szövetség dorozsmai csoportjának modellezői háziversenyt rendeztek. A vitorlázó kategóriában első helyezést ért el Nagymihály László 2' 32"-es idővel. A gumimotoros gépek kategóriájában Hódi Lászlónak volt kiemelkedő eredménye 7' 35"-es idővel. A szakosztály vezetői Hódi László, Kormos Ferenc és Vass Zoltán voltak.

Az OMRE szegedi repülő modellezői egy napon 1949. június 12-re, két helyre is hirdettek modellező versenyt vitorlázó, gumi- és benzinmotoros gépekkel versenyzőknek. Az egyik kiírás a Belvárosi temető előtti térre, a másik a közforgalmi repülőtérre hívta a versenyzőket. Nemcsak a szervezési bizonytalanság, de az időjárás is felelős volt a verseny elmaradásáért.

Kecskéstelepen is megalakult a modellező kör. Vezetője Fehér Gyula.

A Pedagógiai Főiskola Általános Iskolájában nemrég létrehozott repülőmodellező körnek új vezetője lett. Az iskola vezetése Címer László tanárt bízta meg a feladattal.

A Baross Gimnázium modellezői az OMRE segítségével megfelelő helyiséget kaptak.

Az 1949. augusztus 14–21-e között Hajdúszoboszlón tartott országos versenyen a szegediek kimagasló eredményt értek el. Vitorlázó kategóriában – a seniorok között – első helyezett lett Szentpéteri Dezső 51' 26''-el, (Földeák, EPOSZ modellező kör). A negyedik helyen Szarka Albert szegedi modellező végzett 25' 06''-es idővel. A hetedik helyezett Kormos Ferenc 7' 44''-el, míg Hódi László 5' 56''-es idővel kilencedikként fejezte be a versenyt. Mindketten a kiskundorozsmai modellező kör tagjai voltak.

Már említettük, hogy politikai érdekcsoportok előszeretettel szerveztek repülőcsoportokat. A Magyar Szabadságharcos Szövetség szegedi szervezete 1949. június 18-ra hívta megbeszélésre repülőcsoportjának tagjait. Az MSZHSZ repülőinek létezéséről csak az idézett meghívó adott tudósítást.

*

A haderőn kívüli előképzés

Az OMRE haderőn kívüli előképző iskolái 1949-ben indultak Győrött, Balatonkilitin, Esztergomban, Szentesen és Algyőn. A háború utáni első, algyői előképző – közkeletűen Búcker iskola – 1949. április 3-án indult és július 1-ig tartott. Az iskola parancsnoka ebben az időszakban még Ágoston József motoros oktató, a repülőtéren Takács László, ugyancsak motoros oktató volt. A hivatásos kiképző gárdához tartozott még: Kotrás Gábor, Gersi Tamás, Benkő János, Takács László és Kalmár László.

A műszakiak: Trauznitz Ferenc főszerelő, Zombori E., Kovács László, Teller László és Vodka (más helyen Vadka) Vilmos szerelők, illetve Kovács József hangármester, valamint Tajti Mihály gondnok voltak.

Az iskola induló állományához négy db Búcker Jungmann Bü-131 Csíz és egy darab M-25 Nebuló típusú gép tartozott. Oldaljel szerint: HA-BKE –BKA –BKU –BKC, illetve HA-NBE. A tanfolyam végén a következő jelzésű gép állt még az állomány rendelkezésére: HA-BKA –BKC –BAL –BKN –BKQ –BKU.

A növendékek Algyőn teljesítették az alapszintet, melyet kb. 30 óra repült idővel értek el, így eljutottak az egyéni műrepülésig. A II. és III. fokra, a befutó alapképzésre Győrött került sor. A napló tanulsága szerint valamennyi növendék egyedülrepülő lett. A képzés során említésre méltó baleset, sérülés nem történt, csak két futótörésből eredő rádlizás volt. A növendékek az Algyőn teljesített feladatot 2460 felszállással, 636 óra 40 perc repült összidővel fejezték be.

Növendékek voltak: Bredán Mihály, Svébins Pál, Negyedés Sándor, Szűcs András, Salamon Sándor, Szekeres József, Hadházi László, Pirityi Gyula, Füstös László, Ábrahám Balázs, Bokor András (Szeged), Gedő István, Kancsó Sándor, Takács László, Czérna János, Faragó István, Csorián Sándor, Szabó Géza, Honti György, Jenei Tivadar (Dorozsma), Jugovics János, Szigeti György, Csámpa József, Koncz Géza, Varga Aladár, Kékes Endre, Golarits Béla, Edenhoffer Károly, Nógrádi Mihály, Gyóni Mihály, Galgóczy János, Hartványi József, Domján Károly, Szabó Sándor, Koppány László, Balla József, Kangyal János, Lichtmann László, Doba László, Roszt Ottó, Tóth Gyula, Farkas Géza, Kautzner Lajos, Viskovszki Ferenc, Papp Tivadar, Bozóki István (Szeged), Precsovszky Imre, Spietzer Miklós, Varga Miklós és Szemenyei Pál. Az ötven fő kezdő létszám maradéktalanul fejezte be az algyői képzést – gondolhatnánk a rendelkezésünkre álló dokumentumokból. A valóság az, hogy április 16-án három, majd május 24-én 9 növendéknek kellett a kiképzés során – politikai okból – az indoklás szerint a „magas fokú repképesség hiánya” miatt elhagyni az előképző iskolát. Név szerint: Edenhoffer Károly, Faragó István, Hartványi József, Koncz Géza, Kuresa Ferenc, Svébins Pál, Varga Miklós, Vicsai István, Szili György, Szilágyi Zoltán, Szögi András és Stefán László repülőképzését szüntették meg.

A II. algyői, haderőn kívüli előképző, Bücker iskola 1949. július 16-tól október 4-ig tartott. A másodikai vizsgán a csoport csak az I. fokot fejezte be. Például az 1949. szeptember 17-i, 59. sz. napiparancs tanúsága szerint Gazdag Mihály, Papos Mihály, Papos Péter, Tóth József és Ádámka József növendékeket Ágoston József parancsnok hazaküldeni kényszerült, mert nevezettek repképességének nagyfokú hiánya volt kimutatható. Az oktatás során lemorzsolódottak száma: 28 fő, ahol már nem kizárólag csak a növendékek egyéni elhatározása játszott szerepet. (A szerz. megj.: a megbízhatóságot megállapító politikai párt, mint hatóság lépett fel és mind határozottabban követelte „minősítése” feltétel nélküli végrehajtását.) A képzés ideje alatt viszont 10 fő növendék érkezett. Ehhez hasonlítható átgondolatlan szervezés sem a korábbi, sem az ezt követő időszakra nem volt jellemző. Hervenőt sze-

mély nevét regisztrálták a repülési napló-főkönyvben, ugyanakkor csak 37 fő fejezte be az I. fokot. A tanfolyam végén a politikailag megbízhatónak minősített növendékeket azonnal átvette a tiszti iskola. Bevonulásuk október 15-re volt kitűzve, ezért az előképző iskolát legkésőbb október 4-ig be kellett fejezni. Ezzel a lépéssel Farkas Mihály honvédelmi miniszter 1949. augusztus 5-i, a tisztképző iskolai jelentkezésre való felhívásának tettek eleget.

A kiképzés Bückner Bü–131-el történt. A HA–BKA –BKC –BKN –BKU oldaljelű gépekkel repültek. A parancsnok Ágoston József volt. Oktatók voltak: Ágoston József, Galambos Gábor, Bartos Géza, Gersy Tamás, Pálinkás György, Borbás Pál és Suhajda Lajos. A műszaki állományhoz tartozott Trauznitz Ferenc, Kovács László, Székely János, Székely József, Votka Vilmos.

A tanfolyamon végig megmaradt növendékek: Dandl Ferenc, Hacker István, Zsán Klucsó Ferenc, Pacák Rezső, Vass János, Póka Imre, Madaras Gyula, Holló István, Huszka Ferenc, Szabó László, Szabó János, Balogh Sándor, Farkas Máté, Somorjai Tibor, Magyar Sándor, Papp Antal, Nagy Ferenc, Szabó Jenő, Mester György, Fülöp András, Wittek János, Göncz István, Rétfalvi Endre, Rácz Károly, Molnár György, Králik Lajos, Tölgyesi András, Maloványi Sándor, Füvesi Tibor, Kecskeméti István, Mayer Miklós, Fekete József, Csák Géza, Hegedűs Dezső, Rónaszéki Lipót, Elek László, Jung Tibor, Bölcskei József, Rubos Ferenc, Maksa Lajos és Kalmár István. Egyedül



III./4. sz. kép.

Dávid Lajos oktató növendéke ejtőernyő-hajtogatását ellenőrzi

repülő lett még a csoporton kívüliek közül: Gács Ernő (aki a háború után Szentes repülőtér parancsnoka volt), Minár Jenő, Szabó Béla, Garamvölgyi Mihály, Molnár I. és Varga István.

Csillagrepülés volt 1949. július 24-én. A 20 fő résztvevő a megadott feladatra egységesen 40 perc időt kapott. Mindannyian 100 lóerős Bü-131-gyel repültek. Az algyői indítású csillagtúrán Bottló Károly, Krascsenics Lajos, Michna György, Kalmár László, Bajsa Andor, Széles ?, Bán Dezső, Gyulai Andor, Szijovszki ?, Gersi Tamás, Borbás Pál, Pálinkás György, Bartos Géza, Ágoston József, Senner I., Benkő I., Kardos ?, Iványi ?, Csécsi L., Frankó? pilóták vettek részt.

*

Az algyői vitorlázó repülők közül 1949. október 7-én Bartos Géza és Tóth Jenő 'C' vizsgát tett.

*

Az ejtőernyő sport 1952-ben kezdődött. Ugrások mind a szegedi, mind az algyői repülőtéren voltak.

*

Az OMRE 1950. július 31-én kelt, 906/B számú megbízásával Döme Bélát az algyői repülőtér parancsnokává nevezte ki.
