

*...a lelkesedés bizony sebezhetetlenné teszi az embert,
hatalmat ad neki az események fölött, olyan hitet, amely
hegyeket mozdít...*

Saint-Exupéry
(halálának 100. évfordulójára
2000-ben emlékeztünk)

Délibábok légtérében

DEBRECEN ÉS A HAJDÚSÁG REPÜLÉSTÖRTÉNETE

Szerzők

VASVÁRY JÓZSEF

DELEFF ISTVÁN

KOTRÁS GÁBOR

VARGA GYÖRGY

DOLÁNYI ANIKÓ

HALÁSZ LAJOS

VÉGH SÁNDOR

Szerkesztette
Dr. Varga György

Támogatóink:

MALÉV Rt.

Debrecen város önkormányzata

Airport Debrecen Kft.

Dr. Rohács Sándor

Vasváry József

ISBN 963 005 422 1

Felelős kiadó: a Debreceni Könnyűrepülő Sportegyesület

Felelős vezető: Dr. Rohács Sándor

Kiadványmenedzser: Deleff István

Nyomdai előkészítés: Politext Bt. Debrecen

Felelős vezető: Dr. Varga György

A nyomtatás és kötés a debreceni nyomdászat több mint 400 éves

hagyományait őrző Alföldi Nyomdában készült

Felelős vezető: György Géza vezérigazgató

Debrecen, 2006

TARTALOM

Előszó.....	7
Debrecen repülő múltjából	9
Trianon után.....	12
És mégis repülünk.....	14
Megérkeznek Debrecenbe a sportrepülőgépek	18
Széttörnek a trianoni bilincsek... ..	27
Még nem háború, de	34
Sodródás a háborúba	40
1941. június 27-ének hajnala	41
Háború alatt is sportrepülés	43
A háború folytatódik.....	45
A polgári repülés sem állt le	50
Az utolsó esztendők hadikronikája	54
A 4. bombázóosztály történetével foglalkozó forrásmunkák	71
A hazai közforgalmú repülés és annak debreceni vonatkozásai	72
Hazai légiközlekedésünk debreceni emlékeiből	76
Személyes visszaemlékezések	76
Történetek az 50-es évektől a megszűnésig	81
Emlékek a harci ezredről	84
A kivonulás... ..	86
A rendszerváltás következményei	87
Debrecen megvásárolja a repülőterét... ..	90
A repülőter új gazdái.....	90
A repülőklubok és a többiek.....	92
Repülőter, Hajdúszoboszló, 1940-1943, 1948-1968	95
A hajdúszoboszlói repülőter felfedezése, a kezdetek	95
1947-1948	96
1949.....	97
1950.....	98
1951.....	99
1952.....	100
1953.....	101
1954-1955	101
1956.....	103
1957.....	104
1958-1960.	105
1961-1968.	106
Hajdúszoboszlóról, szubjektíven	109
Hajdúszoboszló újjászületik	113
Újra repülünk – Debrecenben	117
Mézeshetek	119

<i>A nagy kaland – műrepülő VB Debrecenben.....</i>	<i>120</i>
<i>VB után hétköznapiak.....</i>	<i>124</i>
<i>A sárkányrepülés debreceni és hajdúszoboszlói története</i>	<i>127</i>
<i>A Hajdú-Bihar megyei hőlégballon repülés története</i>	<i>137</i>

Képeink

Oldal

7-68,98
 76,80.81
 76,87,90
 92-95, 118, 128
 99, 103bal
 101-103jobb,105,107
 104,111
 108
 117, 122
 132-134
 128
 142

Eredet

Vasvári József gyűjteményéből
A MALÉV archívumából
Hajdú-Bihari Napló archívuma
Varga György felvételei
„Repülés” korabeli számaiból
Kotrás Gábor gyűjteményéből
Vagács Rudolf felvétele
Dolányi Anikó gyűjteményéből
Halász Lajos gyűjteményéből
Deleff István felvételei
Nagy Róbert felvétele
Végh Sándor gyűjteményéből

ELŐSZÓ

Ki gondolta volna, hogy a délibábos Hortobágy, a Hajdúság és Debrecen, az egykori szabad királyi város nem egy ábrándot, légköri tüneményt jelent csupán másféle történelmi múltak mellett, hanem a környék 1910-ig visszamenő repülőmúltját is. A szerzők ezt igyekeznek a Tisztelt Olvasók elé tárni.

A trianoni szerződés megtiltotta a repülést, a megmaradt gépeket az antanthatalmak szétfűrésztették, a gyárainkat lerombolták. Azonban nem törhették össze a volt repülők lelkében a repülés iránti lelkesedést, melyet szavakban is kifejeztek: „és mégis repülni fogunk”.

A könyv azokról az élni akarást bemutató eseményekkel akarja az olvasókat megismertetni, melyek valóságos „honfoglalást” jelentettek a magyar légtér meghódításában.

A szerzők ezt a kiadványt a millennium évében több jubileumi esemény alkalmából adták ki.

- * 90 éves a magyar repülés és egyben, az első bemutató okán, a debreceni is
- * 75 évvel ezelőtt szállt le az első repülőgép a mai debreceni repülőtér elődjén, az epreskerti legelőn
- * 10 évvel ezelőtt távoztak a szovjet katonai repülők, és szabadult fel a debreceni repülőtér polgári hasznosítás céljára

Amennyiben úgy gondolja az Olvasó, hogy kimaradt néhány fontosnak tűnő részlet, kérjük, nézze el nekünk, mivel a könyv terjedelme nem engedte meg a bővebb kiadást. A későbbiekben szándékunkban áll egy bővített változatot is megjelentetni, amihez várjuk a további emlékek, írások beküldését.

Mielőtt elkezdődne a visszaemlékezések sora, kötelességünknek érezzük elmondani, hogy ezt a történelmi írást nem tudtuk volna összeállítani, ha **Vasváry József** az élete során összegyűjtött értékes debreceni és megyei repüléstörténeti dokumentumokat nem bocsátotta volna a rendelkezésünkre, és nem lett volna aktív közreműködője ennek a kiadványnak.

A kanadai Magyar Szárnyak 1989. évi 18. számában és az itthoni Magyar Szárnyak 1998. 26. számában bemutatták az olvasónak a szerzőt, Vasváry Józsefet..

Nem volt repülő, de lelkesedése és a repülés iránti szeretete gimnazista korától kezdve annyira áthatotta, hogy szabadidejét repüléstörténeti kutatásoknak szentelte. Egykori gimnáziumában a debreceni Piarista Gimnáziumának Aero-körében ismerkedett meg a repülés kérdéseivel. Érettségiző társai közül tizenhárman mentek repülőtiszt pályára, akikkel mindvégig jó viszonyban volt, és sok archív anyagot kapott tőlük. A volt debreceni repülő alakulatok tisztjei és altisztjei között is sok ismerőse, barátja volt, akik önzetlenül segítettek régi, repülő anyaggal.

Amikor itthon is szélesebb körben ismertté, vált mint repüléstörténeti kutató, cikkeiért, közleményeiért elismerésként 1994. áprilisában a honvédelmi miniszter kitüntette a Honvédelemért I. osztályú, arany fokozatú érdemrenddel.

Sok nevezetes repülőeseménynek volt szemtanúja, ott volt 1934-39 között megtartott debreceni nemzetközi repülőpiknikéken. Láta a Debrecenből Igló bombázására felszálló gépeket, és a kassai Repülő Akadémia felavatására innen induló repülőgépeket. Szemlélője volt 1940-ben az erdélyi bevonulásra tervezett légi díszelgés nagyváradi főpróbájára itt gyülekezett repülő alakulatoknak, valamint a nyulasi nemzeti repülőalap kiképzésének.

A Magyar Veterán Repülők Egyesületében megalakulásától kezdve ott volt a debreceni szervezetben. Gyalogos karpaszományos katonaként szolgált 1943-ban, a debreceni 11. Hajdú-gyalogezrednél. Háború után az egészségügy területén dolgozott, innen ment nyugdíjba 1991-ben.

Kapcsolata a Magyar Szárnyakkal szinte törvényszerű volt, csaknem egy évtizedig ott volt a szerzői között.

2000-ben megjelent nyomtatott kiadásunk után szerzőink közül 4 évvel Kotrás Gábor, 2006-ban pedig Vasvári József is eltávozott az élők sorából. Emléküket örökké megőrizzük.

a szerkesztő

Debrecen repülőmúltjából

Harmincöt évet átívelő periódusban igyekszem – amennyire azt a rendelkezésre álló forrásanyag helyenként hiányos volta megengedte – városomnak a repüléssel kapcsolatos történetét felvázolni. Célom, hogy a katonai és a polgári sportrepülést párhuzamosan mutassam be, s bepillantást adjak a repülőalakulatok és a sportrepülő egyesületek életébe. Dokumentálni kívánom a város szuverén önkormányzatú törvényhatósági testülete tárgyalásait; prezentálni az illetékes katonai hatóságokkal az eperkerti és nyulasi repülőter ügyében kifejtett erőfeszítéseket. Ugy vélem, sikerült kidomborítani, hogy a város a lakossági, ipari, mezőgazdasági érdekvizonyokat optimálisan tudta egyeztetni a honvédelmi kívánalmakkal, amelyekből végül is megszületett Tiszántúl legnagyobb katonai repülőtere és a nyulasi, a Nemzeti Repülő Alap, a DRC és a DVSC repülőtere.

A szabadságharc 1849 évi szomorú kimenetelének egyik végső küzdelme volt az augusztus 2-ai debreceni csata, melynek színhelyéhez közel, a későbbi nyulasi gyakorlótérrel, 61 évvel később az első repülőgép emelkedett a magasba a cívis város polgársága és közönsége szeme láttára.

Tiszántúl metropolisának repülő-története az 1900-as években kezdődött, még az Osztrák-Magyar Monarchia idején. A nyulasi gyakorlótér a debreceni helyőrségben állomásozó katonai alakulatok, a 2. honvéd huszárezred, a 7. Vilmos-huszárezred és a 3. honvéd gyalogezred használta, továbbá lóversenyek megrendezésére is szolgált.

A „Debreczen” napilap szerkesztőségébe 1909. december 2-án tudósítás érkezett Lendvai Károlytól, a párizsi Magyar Egylet tiszteletbeli főtítkárától, hogy a dél-franciaországi Pauban, Bleriot aviatikai iskolájában az egyik tanítvány debreceni földink: Horogh János, aki december 10-étől kezdi meg gyakorlatait Bleriot és Leblanc vezetése alatt.

Szatke Ferenc állami mérnök saját szerkesztésű monoplánját a városháza közgyűlési termében 1910. májusában négy napon keresztül kiállították. A konstruktor gépébe később egy 35 LE-s Anzani motort épített, és Nyulason május 14-én egy rövid felszállást végzett.

Letzer József lelkes aviatika-barát, debreceni fényképész az általa szerkesztett Bleriot újságjában propagandát fejtett ki annak érdekében, hogy Debrecenben kellene megtartani a vidéki városok első sikeres repülését. Kiutazott Párizsba, ahol az Issy les Moulineaux gyakorlótéren több híres repülővel ismerkedett meg, s közülik meghívta Debrecenbe a francia Blanchard és az angol G. W. Hamel repülőket.

Az első repülőnap Debrecenben 1910. október 30-án, vasárnap zajlott le Nyulason, a Lovaregylet tulajdonát képező lóversenytéren, ahol G. W. Hamel angol pilóta egy Bleriot monoplánnal háromszor emelkedett a levegőbe, mintegy 15 000 főnyi nézősereg előtt.¹

Két év eltelte után a kolozsvári aviatikai társaság 1912. október 20-án, vasárnap nagy repülőnapot rendezett Nyulason egy Etrich monoplánnal, amely 250 méter magasra emelkedett és 6 és fél percet töltött a magasban. Az egyik szereplő Lányi Antal nagyváradi hadnagy volt, aki 1906-tól 1909-ig szolgált a debreceni 3-as honvéd gyalogezredben, és egy Farman típusú, maga által összeállított biplánnal 1911. augusztus 28-án átrepülte a Balatont. Budapestről a szerencsétlenül járt Takács Sándor pilóta temetéséről vonattal jött Debrecenbe. Sajnos az erős szél és az eső elrontotta a programot. Lányi hadnagy „EST” biplánjával a közönség feje fölött suhant el.

Lányi október 22-én gépével Debrecenből a Bihar megyei Szalárd község határáig repült. Nagyváradig tervezett útját az erős szélrohamok megakadályozták, így is túrarepülése alkalmával ötnegyed órát töltött a levegőben.

Az első világháború kitörése a harcterre szólította a repülőket, ezért nem nagyon nyílt alkalom vidéken békés sportrepülésre.

Az első ellenség feletti repülésekről a hadijelentésekben szereplő nevek között debreceni is előfordult. Így a Debrecenben is jól ismert Lányi Antal főhadnagy 1914-ben a szerb harcterén a 15. repülőszázadnál tüntette ki magát.

1917. márciusában a debreceni lapok hírül adták, hogy Steiner József százados, aki a 3-as honvéd gyalogezredből lépett át a repülőkhöz, az olasz fronton a 26. repülőszázadnál tanúsított hősieles magatartásáért a harmadosztályú hadiékítményes Vaskoronarendet kapta.

1918. július 9-én, hétfőn délután a Szurmaj-ünnepségek alkalmából Debrecenben repülőversenyt rendeztek. A közönséget a Bika szállodától villamos kocsik és bérkocsik vitték ki Nyulásra. Két felderítőgép légiharc-bemutatót tartott.

Debrecenbe az év végén egy repülőosztály települt, melyben a későbbi óceánrepülő Magyar Sándor világháborús főhadnagy megfigyelőtiszt is szolgált – akkor még Wilcsek néven. Magyar Sándor így ír debreceni emlékeiről „Álmodni mertünk” című (Révai K. 26. o.) könyvében²:

„A Károlyi-kormány alatt Debrecenben fölállítottak egy repülőosztályt három századdal, oda vezényeltek az osztályparancsnok mellé segédtsitznek.”

„Juhász őrmesterrel egy Brandenburg gépen repültünk új beosztási helyemre. Budapest és Debrecen között szénhiány miatt akkor már hetek óta nem volt vasúti összeköttetés, azért nagy csomag hivatalos postát is vittünk. Repülőtér még nem volt, a nyulasi katonai gyakorlótéren szálltunk le.”

A Hadügyminisztérium Légügyi osztálya 1918. december 20-án Debrecenbe küldte Patz Béla főhadnagyot, hogy itt illetékesekkel tárgyalásokat folytasson a repülőosztály elhelyezése ügyében.

A területabló intervenciók miatt ugyanis megnőtt Debrecen jelentősége honvédelmi szempontból. A vasúthoz közel eső Gilányi laktanyában nagy mennyiségű repülőgép-alkatrészt, benzint tároltak, és Aradról ide irányítottak egy gumiszállítmányt. Szóba került, hogy a nyulasi gyakorlótér helyett a vasúti állomástól nem messze levő Bellegelőn egy új repülőtér építése és hangárok elhe-

lyezése lenne indokolt. Nyulasa ugyanis már nem bizonyult alkalmasnak több gép elhelyezésére és pilóta-kiképzési célokra.

1919. februárjában történt az első repülőkatasztrófa a városban. Dragán József tábori pilóta őrmester egy 67-es Brandenburg géppel Debrecenből vissza akart térni budapesti állomáshelyére, Patz Béla főhadnaggyal. 15-én, szombaton délután egy óra tájban start után Nyulason fának repült és lezuhant. A szerencsétlenség színhelyére érkezők az ülésből kiemelték, de pár perc múlva kiszenvedett. Patz főhadnagy agyrázkódással kórházba került. Dragán Józsefet február 17-én temették katonai pompával. A temetési menet fölött egy biplán körözött, mely a nyitott sír fölé leereszkedve virágokat szórt le, majd gépfegyveréből dísztüzet adott.

Trianon után

A békeszerződések rendelkezései acélfűrészekkel szétszabdalthatták, összetörhették a megmaradt gépeket az antant győzők utasítására. De mindenható hatalmuk egyet nem tehetett meg: nem törhették össze a meg nem alkuvó és tántoríthatatlan lelkesedést a repülés iránt, mely a magyar repülőkből és mérnökökből megmaradt és tovább élt. Ez volt az oka annak, hogy a korlátozások időszakában a magyar pilóták a polgári repülés keretein belül igyekeztek a „levegőben maradni”. Így volt ez szerte az országban, vidéken és Debrecenben is.

A 20-as években csak álmodni lehetett a városban a repülésről. A debreceni kultúrcentrum vezető tudományos folyóirata, a „Debreceni Szemle”, a repülésnek is helyet adott hasábjain 1929. évi 4. számában. Gergely Adolf tanár, az Aviatika folyóirat munkatársa írt cikket „A repülés jövőjének előkészítése” címen, mellyel a magyar középiskolás diákságba oltotta be az aviatika iránti szeretetnek és érdeklődésnek a csíráját.

Debrecen Szabad Királyi Város törvényhatósági bizottsági közgyűléseinek jegyzőkönyveiből nyomon kísérhetjük azokat a törekvéseket, melyek révén megismerhetjük, milyen lépésekkel haladt előre egy új repülőter kiépítése Debrecen részére.

A Magyar Aero Szövetség még az 1929. év folyamán 36,005-1929. sz. alatt iktatott beadvánnyal fordult a városhoz, hogy a csődörös Epreskertben a majortól, illetve a ménesmester és a csikósok lakásaitól délnyugatra fekvő területet engedje át a város a Magyar Aero Szövetségnek egy repülőter, és ezzel kapcsolatban egy aeroklub létesítése, illetve pilóták kiképzése és gyakorlatban tartása céljából azzal, hogy a kijelölendő terület rész a Magyar Aero Szövetség kizárólagos rendelkezésére álljon.³

A törvényhatósági bizottság 591-1930. bkgy. sz. határozatával a Magyar Aero Szövetség kérelmére az epreskerti méntelepi majortól délre fekvő 102 katasztrális hold 1020 négyszögölnyi területnek repülőter céljaira való fenntartását elhatározta és kimondta, hogy ezt a területet úgy átalakíttatni, hogy repülési célokra alkalmatlanná válják, nem fogja.⁴

Így kezdődött el az illetékesek közötti tárgyalás, melynek részleteiben való ismertetése előtt kicsit vissza kell menni a történetben.

A debreceni repülőtér létesítése a trianoni ún. „rejtési korszakban” a polgári repülés alapjainak megteremtése mellett a kiépítendő titkos légiereő részére is támpontul szolgált.

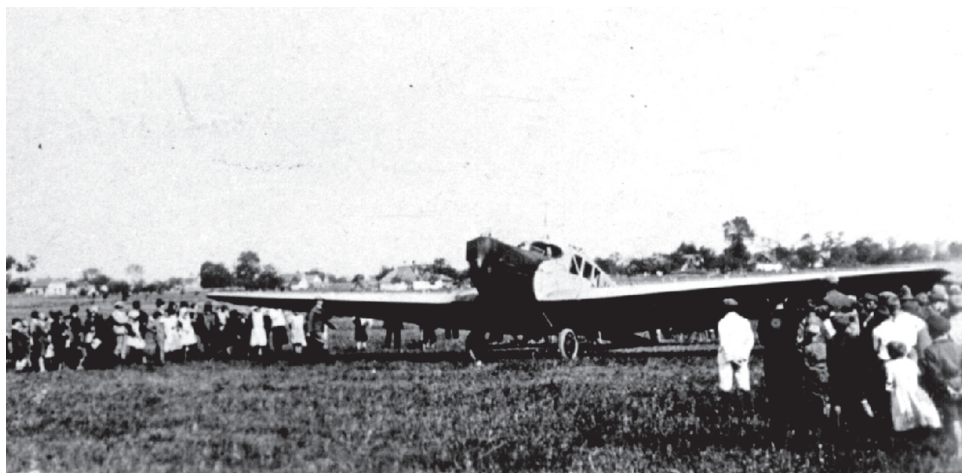
Különböző fedőnevek alatt: „Repülőtéri csendőrkülönítmény”, „Meteorológiai Repülő Kirendeltség”, „Repülő Postakirendeltség” stb. álcázták a titokban szervezendő repülőalakulatokat, az antant korlátozások kijátszására. Amíg az epreskerti repülőtér ki nem épült, az ott levő rejtett alakulat a fenti nevek alatt szerepelt. A városi telefonkönyvben évekig mint „Repülőtéri Csendőrkülönítmény” szerepelt, nyilvános telefonszámmal.

A Magyar Aero Szövetség 10,529/1930. sz. alatt iktatott beadványában a következő módosítást, illetve kiegészítést tette:

1. A Debrecenben létesítendő Aeroklubot három géppel kívánja dotálni és az állományt fokozatosan 12 gépre szándékozik felnövelni. A debreceni repülőtéren 45'25 négyzetméter területű hangárt építtet saját költségén, mely a sportgépeken kívül két forgalmi gép befogadására is alkalmas, miáltal adva van a lehetőség arra, hogy Debrecen a sportrepülés megindításával kapcsolatosan a légiforgalomba is bekapcsolódhassék anélkül, hogy újabb beruházások válnának szükségessé. (A polgári légiforgalom azonban a tényleges tervekben sohasem szerepelt, valójában a rejtett katonai kiképzés feltételeinek megteremtése volt a cél.)

2. A tervezett hangár, amely a szükséges melléképítményekkel is el volna látva, 150 ezer pengő költséggel a szövetség által lenne megépítendő.

A törvényhatósági bizottság kötelezettséget vállalt arra is, hogy a kormány által közmunkák céljaira a városnak kilátásba helyezett 100 ezer pengőt a repülőtéren végzendő munkákra fordítja.



Az első repülőgép, egy Junkers F-13 a debreceni repülőtéren 1925-ben

A Magyar Aero Szövetség tartozik évenként Debrecenben 40-50 sportpilótát kiképeztetni és gyakorlatban tartani. (Ez is katonai kiképzést rejtett, hiszen ennyi sportrepülőre Debrecen környékén sohasem volt igény. Ezért szerepelt a tervekben 12 repülőgép beszerzése is.)

A repülőtér céljaira kijelölt területen a fűhasználat kizárólag a városé marad. A területet használhatja, legeltetheti, e célra bérbé adhatja. Alkalmazkodik a szövetség kívánásaihoz, s az állatok legeltetése tekintetében akként intézkedik, hogy a startoló, illetve leszálló gépek miatt a legelő állatok egymásban kárt ne tegyenek.⁵

És mégis repülünk...

Debrecen Szabad Királyi Város ősi címerében a nap felé tekintő kiterjesztett szárnyú főnixmadár az újjászületés szimbóluma, a történelmi megpróbáltatásokból való újjáéledés és élni akarás, a megújulás vágyának kifejezője.

A város nemcsak abban jeleskedett, hogy az országra nehezedő mostoha gazdasági viszonyok és diszkriminációs rendelkezések közepette otthont teremtsen a szárnybontogató magyar sportrepülésnek, hanem abban is, hogy az aviatikai iskolai oktatás és műhelymunka, az ifjúsági repülőgép-modellezés térhódításának is helyet biztosított, sőt példamutató kezdeményezések bölcsőjévé vált. Debrecen szabad királyi város ipariskolaiban 1929. március havában megalakult az Ifjúsági Aero Kör.⁶

A Magyar Aero Szövetség XIII. országos repülőgépmodell-versenyén – 1930. májusában – szorgalmi díjat nyert a debreceni Ipariskola. Kilenc óra körül jöttek direkt a vonattól a debreceniek, két hatalmas Caproni sárkánnyal.⁷

De már ennél is korábban, 1925-ben, az akkor még ideiglenes leszállóhelyként használt epreskerti legelőn elsőként szállt le egy Junkers F-13-as típusú gép postajáratként, és újságot szállítva az Aeroexpress megbízásából, a tervezendő Budapest-Nyíregyháza-Debrecen belföldi légiforgalmi járatnak alkalmas leszállópályát keresve. Pilótája Bánhidi Antal volt

Debrecenbe vitte 1930 július 6-án, vasárnap a H-MNFB jelű Fokker F-VIII-as utasgép Tímár Gyula, v. Takács Nándor pilótákkal, Kovács Elemér rádiótávírász tiszttel Bethlen István miniszterelnököt és Gömbös Gyula honvédelmi minisztert. A gép 8 óra 30 perckor startolt Mátyásföldről. „...10 óra 10 perc, a kálvinista Róma felett vagyunk, leírjuk a Nagytemplom körül 500 m magasságra ereszkedve a díszkört. Az epreskerti futólágos leszállóhelyen vígan lobog a füstjel, szerényen húzódik az oldalon a gépkocsitábor.”⁸

Június 2-án Debrecen volt a színhelye a Magyar Aero Szövetség propaganda repülőtalálkozójának, az előző évi sikeres győri és pécsi repülőnapok után. A repülésvezető tisztté v. Csenkey Géza – mint a Magyar Aero Szövetség sportbizottságának helyettes elnöke – töltötte be. A Délvidéki Aero klub három, a Műegyetemi Sportrepülő Egyesület négy gépet küldött. Lampich Árpád a „Róma”-val, Dicsőfi József a „Bohóc”-cal, Bánhidi Antal egy BL-6-os géppel repültek. A repülőnap

fénypontja Gersy János műrepülése volt, de nagy sikert aratott Hunyor Csaba is. A ballonvadászatot a Délvidéki Aero klub rajrepülése követte. Egy Fokker F-VIII-as utasgéppel utasrepülésre vitték a jelentkezőket, akik között dr. Vásáry István polgármester az elsőként szállt fel.⁹

A jól sikerült debreceni repülőnap az epreskerti állandó repülőtér megvalósításának és egy helyi aeroklub megalakulásának ügyét volt hivatva előmozdítani. Mindkét remény a következő évben beteljesedett.

1931. február 21-én, szombaton délután fél hat órakor tartották a Debreceni Sportrepülő Egyesület alakuló közgyűlését a városháza tanácstermében. Részt vettek: Bethlenfalvi András, az Aero Szövetség alelnöke, v. Csenkey Géza, a szövetség sportbizottságának helyettes elnöke, Bisits Tibor, a Légügyi Hivatal képviselője. Az egyesület tisztikara:

elnök: Hadházy Zsigmond dr., főispán;

társelnökök: v. Sipos Árpád altábornagy, dandárparancsnok; dr. Vásáry István polgármester; Rásó István.

„A Magyar Aero Szövetség nevében Bethlenfalvi András alelnök a repülés nagy jövőjének és fontosságának tudatában köszöni Debrecen városának azon nemes gesztusát, hogy repülőteret bocsát az alakuló klub rendelkezésére, s ezzel lehetővé fog válni, hogy Tiszántúl és Debrecen magyar ifjúsága a repülősporttal gyakorlatilag foglalkozhassék.”¹⁰

1931. március 29-én, vasárnap ritka látványban részesült a debreceni közönség. A híres Zeppelin léghajó repült át a város felett. A korabeli sajtó így emlékezett meg a nevezetes eseményről:

„Óriási hóviharon át jutott a Zeppelin Debrecen fölé. A Zeppelin a város felett repülve az Epreskert felé repült, ahol ledobta a zsákba varrt postát, azután visszafelé repülve még egyszer feltűnt a város felett.”¹¹

Ebben az évben tovább folytatódtak az 1930-ban megkezdett tárgyalások a repülőtér kiépítése érdekében. A repülőtér átengedése tárgyában a közgyűlési határozat meghozatala után már nem a Magyar Aero Szövetség, hanem – a vett értesülés szerint – a magyar királyi Légügyi Hivatal folytatott a várossal tárgyalásokat, és az 50,681/1/Sp/1930. számú átiratával megküldte a repülőtér használatára vonatkozólag a várossal kötendő szerződés tervezetét is.

A megküldött szerződéstervezetet a város kiküldöttei, a magyar királyi kereskedelemügyi miniszter, a magyar királyi Légügyi Hivatal, a debreceni Sportrepülő Egyesület és a debreceni magyar királyi 6. honvéd vegyes dandár parancsnoksága kiküldötteinek közbejöttével 1931. április hó 22-én, valamint 1931. április hó 28-án tartott értekezleteken megvitatták és letárgyalták. Egyes létesítmények és munkálatok költségeinek elvállalása tekintetében azonban a tárgyalások függőben maradtak, mert költségszámítások hiányában nem is lehetett összegezőleg megállapítani, hogy milyen terjedelmű tehervállalásról lenne szó.

A magyar királyi Légügyi Hivatal 38,0528/3/1931. számú átiratában közli a várossal, hogy milyen munkálatok volnának elvégzendők a város által:

1. A repülőtér talajának elegyengetése, a repülőtéren áthúzódó Szepesi út elplanirozása és az egész repülőtér körülárkolása szükséges.

2. A repülőtér alagesövezését is szükségesnek tartja a Légügyi Hivatal, mivel a talaj rétegződésében a talajvíz már 80-90 cm mélységben jelentkezik, sőt a terület déli részén tavaszi időben a felszín is talajnedves.

3. A repülőtéren létesítendő személyzeti épület kb. 2600 légrétegméter terjedelemben lenne építendő.

4. A repülőtér homokos talaja erős gyökerű, alacsony növésű fűvel való megkötést igényel, az első gyepesítés boronálással, hengereléssel, holdanként 115 kg fűmaggal.¹²

A városi közgyűlés 1931 májusában tárgyalta a költségeket, amelyeknek összege 198 407 pengőre rúgott. A közgyűlés elfogadta a Légügyi Hivatal javaslatát. Tekintettel a repüléshez fűződő nagy érdekre, a jogi és pénzügyi bizottság javasolta, hogy a kívánt összeget a város adja meg. A házipénztár jelenlegi helyzetében természetesen csak kölcsön útján tudják fedezni a költségeket.¹³

Megérkeznek Debrecenbe a sportrepülőgépek

1931. május 21-én a Debreceni Újság dőlt, nagybetűs szedéssel adta hírül: „Pünkösöd után kezdi meg a repülést a Magyar Sportrepülő Egyesület debreceni osztálya.”

A riporter Mocsáry István légügyi főellenőrrel beszélget: „A napokban átutazom Nyíregyházára és az ottani repülőállomásról Debrecenbe hozom azokat a sportgépeket, amelyeken az egyesület tagjai már közvetlen az ünnepek után megkezdik a repülést. Hosszú nóta volt ez idáig. De ma már a város a repülés és a légitforgalom rendelkezésére bocsátotta az epreskerti legelőjének jórészét. Itt felépíthettünk három fahangárt, és az ünnepek után a munkát el is kezdhettük... .”

A helyi újság ezen kívül tudtul adja, hogy augusztus elsején nyílik meg a debreceni repülőállomás, és a légitforgalomba ezzel Debrecen is bekapcsolódik. Három „Hungária” gép jön át Nyíregyházáról.¹⁴

Az „Aviatika” ebben az évben is részletesen írt a Magyar Aero Szövetség XIV. országos ifjúsági repülőgépmódel-versenyéről. A versenyt 1931. május 31-én a kiskirakosi katonai gyakorlóterén tartották meg. Szerkesztésért díjat kapott a Debreceni Ipariskola. A verseny lefolyásáról a beszámoló megemlíti: „...lámpaláz rontotta le a debreceniek minden esélyét is.”¹⁵

Május 23-án, szombaton délben 12 óra tájban érkeztek meg a beharangozott sportgépek az epreskerti repülőtérre, miután egy tiszteletkört róttak le a város fölött. A gépek székesfehérvár-sóstói gyártmányú „Hungária” gépek voltak, H-MHOD, H-MHUG és H-MHUC lajstromjelekkel. Mocsáry Istvánnal érkezett Szentpétery és Novotny Antal. A meghívott vendégeket András Sándor főtitkár fogadta. A várakozók tömege elé gördült a három Hungária. A bőrruhás repülőket a Debreceni Sportrepülő Egyesület nevében Hadházy főispán üdvözölte, majd három hölgy

lépett elő és a három pilótának egy-egy sárga-kék szalaggal átkötött babérkoszorút és egy csokor rózsát nyújtottak át. Az ünnepi fogadtatást egy megható aktus zárta be. Mocsáry István parancsnok gépével startolt és elrepült a Hősök temetője fölé, ahol a tragikusan elhunyt ifj. Bessenyei Lajos főhadnagy pilóta sírjára géperől koszorút dobott le. A sírnál tíz pilótanövendék állott díszőrséget.¹⁶

Az esztendő eseményekben gazdag sorát egy repülőnap zárta be, melynek során ünnepélyes keretek között neveket adtak a debreceni sportrepülő gépeknek. A repülőnap szeptember 20-án, vasárnap délután az epreskerti repülőtéren került lebonyolításra, melyre Debrecenbe jött a Malert egyik utasgépe, továbbá a Műegyetemi Sportrepülők két gépe: a „Gerle” és a „Róma”. A sportgépek légszavarjához egy-egy teli pezsgőspoharat vágta a keresztyánok: „És mégis repülünk!” jelmondat kíséretében, majd babérkoszorút helyeztek a légszavarokra. Az ünnepi aktus után a repülőgépekkel rajrepülést, iskolarepülést és ballonvadászatot mutatnak be. A gépek a „Debrecen”, „Hortobágy” és „Honvéd” neveket kapták.

Legvégül került sor a műrepülésre, majd a pilóták ejtőernyő-kidobást mutattak be.

A harmadik negyedévben megkezdődött a tervek szerint a parancsnoki épület és két betonhangár építése. Egy kisebb hangár már korábban szerepelt a Magyar Aero Szövetség költségvetésében 45'25 m alapterületen, ez lett az ún. „kis KF” (KF=közfelderítő – szerk.) hangár.¹⁷

A repülőtéren kiépítése tehát nagy léptekkel indult meg. Ez a város életét nem zavarta, miután a külterületen, a mikepércsi országút és a derecskei vasútvonal közötti területen feküdt, s bővítésére déli, nyugati és keleti irányban lehetőség nyílt. A domborzati viszonyok alkalmassá tették, hogy mind a felszállás, mind a leszállás – az uralkodó széliránynak megfelelően – akadálymentes legyen.

A repülőtéren átlagos tengerszint feletti magassága 109 m, természetes szintjén enyhén lejt délnyugat felé.

Földrajzi szélesség: 47° 30' 12" észak.

Földrajzi hosszúság: 21° 38' 41" kelet.

1932-ben még mindig érvényben van az 1926. évi párizsi légügyi egyezmény, amely egyes államokat – közöttük Magyarországot is – eltiltja attól, hogy a motoros sportrepülést közpénzekből támogassák. Az első világháborús győztesek nem akarják, hogy a legyőzöttek felemelkedjenek, inkább azt, hogy maradjanak a földhöz szegezve. Ezért népszerű a Debreceni Sportrepülő Egyesület dacos jelszava: ...és mégis repülünk!

Ha nem is nyílik alkalom valódi gépeken felszállni, a debreceni fiúk modellgépekkel igyekeznek a repülés szépségeit megismerni. A Magyar Aero Szövetség XV. repülőmodell-versenyén, 1932. május 29-én a Debreceni Városi Iparostanonc Iskola 16 gépet hozott a versenyre. A siklógépek versenyében az első díjat Balogh Béla, az iskola acrokörének tagja nyerte; a Légügyi Hivatal és a Magyar Aero Szövetség díját is megkapta. Szabó Béla is a debreceni iskola növendékeként a második díjat nyerte, a kereskedelemügyi miniszter díját: a Justice for Hungary aranyozott fémmodelljét márványalapzaton. Mindkettőjük elvithatatlan érdeme

volt, hogy keserves napi munkájuk után kevés időt tudtak szakítani arra, hogy modelljeiket megépíthessék, s az utazás is nagy anyagi áldozatot jelentett részükre. Szép győzelmükkel a városnak is hírnevet szereztek.¹⁸

Endresz György és Bittay Gyula tragikus halála után, a Magyarországnak aján-dékozott olasz „Giustizia per l’Ungheria” vidéki körútja során 1932. szeptember 17-én, szombaton 10 órakor Debrecenbe érkezett. Az epreskerti repülőtéren a 11. „Bocskai István” hajdú gyalogezred zenekara a leszálláskor a Himnuszt intonálta. A kétfedelű piros Fiat BR3 gépet Szombathelyről vitéz Kálmán László légügyi felügyelő repülte át. Az utat két óra hét perc alatt tette meg. Mintegy kétezer főnyi közönség várta a gépet, s ez alkalomból a Debreceni Sportrepülő Egyesület gépei iskola- és műrepülést mutattak be. A gép délután 2 óra 45 perccig maradt Debrecenben.¹⁹

A Debreceni Sportrepülő Egyesület ebben az évadban már kiképzett sportpilótákkal zárhatta tevékenységét, befejezéshez közeledtek az építkezések, elkészült a kisebbik betonhangár és a főépület. A kiképzés eredményessége Mocsáry István légügyi felügyelőnek és Novotny Antal légügyi főellenőrnek köszönhető.

Debrecen neve a repüléssel kapcsolatban az 1933-as évben egy híres magyar sportrepülő teljesítménye révén került a repülő krónika lapjaira.

„Bánhidi Antal érdeme, hogy Debrecen nevét beírta a magyar repülés történetébe és egyik legnagyobb repülőbravúrájának végrehajtására Debrecenből indult el az epreskerti repülőtérről, és útját befejezve Debrecenbe tért vissza. Bánhidi Antal augusztus 23-án indult el Debrecenből a Gerle-13 nevű sportrepülő gépén az észak-európai körrepülésére. Visszafelé szeptember 16-án reggel 6 óra 10 perckor indult a London melletti croydoni repülőtérről. Bánhidi Antal 10 óra és 50 perc alatt repült Londonból Debrecenbe, és 1640 km-t tett meg. Öt óra felé járt az idő, amikor Debrecen felett megjelent a Gerle, és szép köröket írva le, üdvözölte a várost, majd néhány perc múlva leszállott az epreskerti repülőtéren.”²⁰

Ez az az év, amikor a trianoni korlátozások kijátszásával Debrecen is helyt ad egy rejtett repülőalakulatnak „Repülő Fényképező Csoport” elnevezéssel, Heinkel HD-22-es és Fokker CVE gépekkel. Papírforma szerint a fedőnév volt kifelé az alakulat elnevezése; a valóságban az 1. közelfelderítő századot jelentette, melynek később a „Bagoly” lett a századjelvénye. A század parancsnoka Schwetz Zoltán légügyi felügyelő lett. Gépparkja részére a már elkészült kishangár hossztenge-lyének folytatásában a Mikepércsi út felé megépülőben lévő nagyobbik hangárt, az ún. „nagy KF” hangárt szánták. A századnak hat db Heinkel HD-22-es és három db Fokker CVE gépe volt, továbbá két Hungária és két Udet U-12B gépe. A HD-22-es gépek lajstromjelei: H-MPIA, H-MPIB, H-MPIC, H-MPHV, H-MPHX és H-MPHY. A Fokker CVE gépek lajstromjelei: HA-EJA, HA-EJB és HAEJW.

Ebben az évben is jeleskedtek a debreceni modellező ifjak. November hó 26-án tartotta meg a Debreceni Sportrepülő Egyesület évi modellrepülő versenyét. A zsűri elnöke Schwetz Zoltán légügyi felügyelő volt, tagjai: Barkász Emil lég-ügyi főfelügyelő, Martinovics Béla légügyi főellenőr, Szombathy Imre gépész-

mérnök és Szegedy Gyula műszaki tanácsos voltak. Minden kategória győztese a Légügyi Hivatal egy-egy Debrecen feletti körrepülésre jogosító utalványát nyerte és az egyesület bronzplakettjét kapta. A rendezés munkáját Szombathy Imre, a Debreceni Iparostanonc Iskola aerokörének vezetője és Szegedy Gyula tanácsos szakavatottan látták el. A legsikeresebb versenyző Balogh Ernő református gimnáziumi tanuló, az Iparostanonc Iskola aerokörének tagja volt.²¹

Az 1934. június hó 3-a és 10-e között megrendezett „Debreceni sporthét” keretében június 4-én országos repülőbemutatót rendezett a Debreceni Sportrepülő Egyesület. Ez alkalommal került sor a debreceni stadion ünnepélyes átadására, mely a vidéki testnevelés egyik fellegvára lett.

„Az Egyesület 12 motoros géppel tartott bemutatót. Szébbnél szebb légi bravúrral adták tanúságát magyar sportrepülőink rátermettségüknek. Bemutatásra került a legjobb magyar vitorlázógép, a tKarakánT is, Rotter mérnök kiváló vezetésével. A nagyszerűen sikerült repülő-meeting előkészítése Schwetz Zoltán m. kir. légügyi felügyelő szakmunkája volt.”²²

A hétfői repülőnapon kilenc Hungária gép kötelékrepülést mutatott be. Ejtőernyős bábút dobott le egy gép. Műrepülést mutatott be két gép. Három Udet-12 B ballonvadászattal szórakoztatta a közönséget.

Ennek az évnek a tavaszán, május hó 9-én, szerdán megérkezett az első postarepülő gép Debrecenbe.

„Ünnepélyes fogadtatásban részesítették az első postarepülő gépet, mellyel megkezdődött a kísérleti légijárat. A postagép délután 4 óra 5 perckor indult vissza Budapestre, ismét postát vitt magával.”²³ A Fokker F-VII-es típusú HA-FKA jelű gép egy kis utasrepülésre vitte a város fölé a gép fogadására megjelent városi vezetőket.

A 30-as évek debreceni sportrepülő életében külön színfoltot jelentett a magyar pilótapiknikék megrendezése nemzetközi és hazai résztvevőkkel. Debrecen bekapcsolódott az Idegenforgalmi Hivatallal és az angol Royal Aero klubbal közösen rendezett magyar-angol pilóta-piknikék országos körrepüléseinek fogadásába. Ez a találkozó is azt bizonyítja, hogy a sportrepülők népes táborában másként fogták fel az antant hatalmak kormányainak politikáját, a levegőben és a földön inkább a békés vetélkedés érvényesült, mint az egymással való szembenállás és gyűlölködés.

1934. szeptember 17-én a Hortobágy pusztán 12 angol és nyolc magyar kísérőgép szállt le. Miskolcra jöttek 38 perc alatt a Hortobágyra. A vendégek el voltak ragadtatva a napsütéses pusztától. Délután berepültek Debrecenbe. Este a debreceni Aeroklub adott vacsorát tiszteletükre. Másnap visszarepültek Budapestre.

Az év végére befejeződött a repülőtéren a másik, nagyobbik hangár építése is, ezzel megoldódott a katonai gépek elhelyezése.

Debrecen ipariskoláinak értesítője az 1934-35. évről (LVIII. évfolyam 16. oldal) közli, hogy a május 30-án Budapesten tartott XVI. országos modellversenyen az Ifjúsági Aero Kör négy tiszteletdíjat nyert.

1935-ben az epreskerti repülőtér már 144 katasztrális holdon terül el. Egyre jobban megnövekednek a területtel szemben támasztott követelmények, a polgári repülés és a honvédelmi szempontok miatt. Az antant korlátozások lazulásával a repülőtér a korábban titkosan szervezett légielő egyik bázisává lett, nemcsak az itt folyó pilótaképzés alatt, hanem az itt állomásozó repülőalakulat lényegében álcázott kerete volt a később felállítandó harci repülőegységeknek.

1936-ban megalakult a debreceni 6. honvéd vegyes dandár 6. közelfelderítő százada, parancsnoka Szakváry László százados lett.

A gépállomány vegyesen HD-22-es, Fokker CVD és Hungária HU-IV gépekből állt. A hat Fokker CVD gép később kiegészült még három géppel, a következő lajstromjegyekkel: H-MFHB, H-MFHC és M-MFHD. A század elnevezése: „Magyar királyi 6. Repülő Fényképészeti Alcsoport.”

Az év legnagyobb részében kedvező látási viszonyok, az uralkodó időjárásra jellemző tényezők jelenléte is a repülőtér további kiépítése mellett szóltak. Egy korabeli – Debrecenben is szolgálatot teljesítő – szakszolgálatos meteorológus doktori értekezése vizsgálta a korszak repülőtereinek paramétereit a ködgyakoriság, látáscsoportok, látástávolságok napi-évi menetét, s Debrecen ily szempontból sokkal jobb látási viszonyokat és kevesebb ködös időjárást mutatott, mint pl. Miskolc vagy Székesfehérvár.²⁴

A Légügyi Hivatal a repülőtér kiépítését csak fokozatosan tudta végrehajtani. 1936. november 21-én, a magyar királyi Légügyi Hivatal és a magyar királyi 6. honvéd vegyes dandár parancsnoksága közbejöttével megtartott értekezleten a magyar királyi Kincstár képviselői bejelentették, hogy a repülőtér területe az eddigi 144 katasztrális holdról 200 katasztrális holdra legyen kiegészítve. Az értekezleten a város részéről úgy nyilatkoztak, hogy a terület 200 katasztrális holdra való kiegészítését elvállalják, azon túlmenő áldozatot azonban a város anyagi helyzete nem bírta el, tehát a terület egyengetését és füvesítését nem vállalhatják.

Akkoriban még a polgári érdekek domináltak, a katonai célok háttérbe szorultak, így megérthető, hogy a Kincstár kötelezettséget vállalt, miszerint a repülőtér céljaira átengedett terület kereskedelmi és közforgalmi célokat szolgáló repülés fenntartására is fog szolgálni, természetesen csak olyan mértékben, mely mértékben ezt a Légügyi Hivatal érdekei megengedik.

A magyar királyi Légügyi Hivatal 76,247-1937. III. számú leirata szerint a magyar királyi honvédelmi miniszter 9156-1937. eln. II. számú leiratában tudomásul vette, hogy a város a repülőtér kibővítése céljaira további 56 katasztrális hold földet boesát a Kincstár rendelkezésére, és egyidejűleg a kibővítéssel kapcsolatos terepegyengetés, füvesítés és vízelvezetés költségeit a Kincstár terhére elvállalta. A szerződéstervezetet a tisztí főügyész közreműködésével átdolgozták, és előzetes hozzájárulás végett a magyar királyi Légügyi Hivatalhoz felterjesztették. A szerződéstervezet egyes pontjaira vonatkozólag a királyi Kincstár és a város képviselői között 1938. évi október hó 26-án újabb megbeszélést tartottak.

A közbenső időszakban a Debreceni Repülő Club, a Sportrepülő Egyesület utóda 1937. évi december hó 19n tartotta alakuló ülését. Alapszabályait a belügy-

miniszter 168.804/1938. VII. számú irata alapján 1938. április hó 11-én jóváhagyták. Ettől az időtől kezdve ez fogta össze a városi sportrepülő tevékenységet: a motoros, vitorlázó és modellező körökben folyó munkát.

1938. június 28-án volt az V. pilótapiknik a Hortobágyon, a Magyar Touring klub rendezésében. Augusztus 10-én pedig a debreceni Szent István repülőtalálkozó zajlott le. Ezen a napon történt a repülőszerencsétlenség Nagyhegyes-pusztán, mely alkalommal az újságíró-utasok és a gép személyzete életüket veszítették.⁶⁰ A Fokker F. VIII-as gép startját magam személyesen láttam, mint negyedik gimnazista, a gépet a láthatárig kísértem, míg el nem tűnt a szemem elől.

Széttrönek a trianoni bilincsek...

A felderítők csikóskalap és a bombázók boszorkány századjelvényével kiegészítve emelkedhettek fel az új, ék alakú piros-féher-zöld felségjelű magyar katonai repülőgépek.

A vegyes dandárok hadtestekké alakultak át, s az eddigi arab számozás helyett római számozást vettek fel: a debreceni 6. vegyes dandárból VI. hadtest lett, ugyanígy, a 6. közelfelderítő (KF) századból VI. KF század, Valgóczy István százados parancsnoksága alatt. A század gépállományát az 1937-ben odakerült „Budapest-9” elnevezésű, Weiss Manfréd WM-16 A típusú gépek képezték. A század jelvénye: csikóskalap.

1938. őszén a Felvidék visszacsatolása alkalmából Debrecenből áttelepül egy „Budapest 9”-es raj Ungvárra az F-154, F-158 és F-161 jelű gépekkel.

A városi törvényhatósági bizottság közgyűlése jóváhagyólag tudomásul vette a város polgármesterének 22,840-1939. IV. és 56,747-1938. IV. számú határozataival hozott intézkedését, miszerint az 1938. évi költségvetésben a hortobágyi és nyulasi légi turisztikai leszállóhelyek létesítéséhez anyagi támogatás címén a Debreceni Repülő klub részére 3000 pengő összeget fizetett ki.²⁵ A bizottság ugyan csak felterjesztést küldött a belügyminiszternek a magyar királyi kormány által kezdeményezett Nemzeti Repülő Alap támogatása tárgyában: az alapot támogatja és a hozzájárulást megszavazta.²⁶

1939. február 26-án a Debreceni Repülő Club elnöke a Nemzeti Repülő Alap támogatására elindította „Egy krajcárt a repülésért” jelszóval sikeres akcióját, melynek adminisztrációját Debrecen kereskedő társasága vállalta magára.

1939. március 24-én 15.00 órakor a debreceni epreskerti repülőtérről indultak az iglói reptér bombázására a 3/II. bombázóosztály gépei.

1939. június 11-én volt a „Debreceni Honvédnep” az epreskerti repülőtéren, ahol a katonai gépek is bemutatót tartottak és Kerekes András szakaszvezető, a VI. KF század pilótája Bückerrel műrepült.

1939. június 25-én érkeztek Debrecenbe a VI. magyar pilótapiknik külföldi résztvevői. Június 26-án a Hortobágyra rándultak, s onnan Kassára repültek.

A törvényhatósági bizottság közgyűlése kimondta, hogy a Nemzeti Repülő Alap

támogatására 5000 pengőt szavaz meg, és az alap állandó évi támogatására határozatot hozott, melyről a honvédelmi minisztert tudomásulvétel végett feliratban értesítette.²⁷

A Nemzeti Repülő Alap ez évben kezdi meg a repülőtéren a haderőn kívüli pilótaképzést. A debreceni keret főoktatója dr. Stepper Károly polgármesteri titkár, tartalékos repülő főhadnagy; segédoktatók: Petres István és Orbán József; főszerelő Nagy Árpád. A növendékek száma: 20 fő.

Az 1939-es német-lengyel háborúnak egyik epizódja volt egy lengyel PZL P-11 C vadászgép leszállása Hajdúböszörmény határában a Csige Varga-tanya mellett. A gépet behozták Debrecenbe, ahol az epreskerti repülőtéren magyar berepülőpilóták is kipróbálták, majd vitorlázó vontatógépként használták a Műegyetemi Sportrepülő Egyesületben HA-NBN lajstromjellel.

1939. november 5-én a kassai Repülő Akadémia ünnepélyes felavatására rendezett Légierő díszelgésre Debrecenből indultak a Junkers JU-86-os bombázógépek és egy Heinkel HE-70-es távolfelderítő század.

Az esztendő gazdag repülőeseményein kívül nagyszabású repülőtér-bővítés, laktanyaépületek és hangárok felépítése kezdődött meg.

A magyar királyi honvéd Légierők parancsnoksága 63,876-1939. IV. eln. szám alatt leiratot intézett a városhoz, amelyben kérte, hogy a város a repülőtér északkeleti sarkában lévő ún. Kistanyát a körülötte levő területtel és szénáskerttel együtt, valamint ezektől északra kb. 10-12 katasztrális hold területet engedjen át a királyi Kincstár használatába. Továbbá kérte, hogy földi rádióállomás építése céljából engedjen át a város az epreskerti legelő északi felében egy egyenlő oldalú háromszöget alkotó területet, melynek oldalai 80 m hosszúak.

A fent leírt területek átengedése ellenében a Kincstár hajlandó a 16-1939. bkgy. számú határozattal a repülőtér északi kiszögellésében átadott 12 katasztrális hold területet a város használatába visszabocsátani.

Tekintettel az epreskerti repülőtér kibővítéséhez fűződő honvédelmi érdekekre, továbbá arra, hogy a királyi Kincstár által kb. kétmillió pengő beruházás vétetett tervbe – hangárok, parancsnoksági, légénységi, műhelyépületek stb. költségeire – ami jelentős munkaalkalmat biztosít a debreceni vállalkozóknak, iparosoknak és munkásoknak, a törvényhatósági bizottság javasolja, hogy a repülőtér északi kiszögellésében levő terület ellenében engedje át a királyi Kincstár használatába a repülőtér északkeleti sarkában lévő 21 katasztrális hold területet 99 évre, évi 10 aranypengő jogelismerési díj ellenében. Javasolja továbbá, hogy a város az epreskerti legelő északi részéből, a város tulajdonát képező szántóból a földi rádióállomás céljaira igényelt kb. 800 négyszögöl területet is bocsássa a királyi Kincstár rendelkezésére.²⁸

A 78-1939. bkgy. számú határozatban a törvényhatósági bizottság a repülőtér kibővítéséhez szükséges területeket átengedte. Ezzel kapcsolatban a bizottság bemutatta a magyar királyi honvéd Légierők parancsnokságának 17,323-1939. le. IV. számú leiratát, amelyben a parancsnokság közölte, hogy a rádió-adóállomás céljaira – az eredeti tervekkel szemben – két katasztrális hold és 165 négyszögöl

területre lesz szükség. Minthogy a 78-1939. bkgy. számú határozat kormányhatósági jóváhagyása megtörtént, a törvényhatósági bizottság a magyar királyi honvéd Légierők parancsnoksága kérésére a határozat erre vonatkozó részének a módosításával az epreskerti méntelep területéből két katasztrális hold és 165 négyszögöl területet, a 78-1939. bkgy. számú határozatban felsorolt területekkel együtt összesen évi 10 pengő jogelismerési díj ellenében 99 évre rádió-adóállomás céljaira a magyar királyi honvéd légierők parancsnoksága használatába átengedi.²⁹

Erre a fejlesztésre a repülésbiztonság és a rádiótechnika fejlődésére való tekintettel, a navigációs feladatok végrehajtása miatt volt szükség. Eddig ugyanis az epreskerti repülőtéren a Mikepércsi útból az állami útfelügyelet ún. „útkaparóháza” mellett egy földút vezetett a repülőtér déli szegélyével párhuzamosan, melynek mintegy fele távolságában az út mellett volt elhelyezve egy fabarakk, a „Gónió” (iránymérő) ház, mely egyedül látta el az egyre bővülő repülőgépforgalmat. A Gónió-házban egy akkumulátoros áramforrással üzemeltetett iránymérő és adóvevő készülék volt elhelyezve.

A debreceni magyar királyi honvéd repülőtér-parancsnokság a 63-1940. rpk. és a 65-1940. rpk. számú átirataiban két db, egyenként 100 m² 40 m alapterületű hangár felépítése, valamint a közlekedés zavartalanságának biztosítása céljából kb. 3-4 katasztrális holdat kitevő terület átengedését kérte a várostól. E két hangárban kívánták majdan elhelyezni a Debrecen állomáshellyel szervezendő bombázóosztályok gépeit.

További bővítési célokat szolgált a következő:

A debreceni magyar királyi honvéd Repülőtér Gondnokság a 448-1940. sgt. számú átiratában az alsópaci erdőben üzemanyagraktár építése céljaira egy 100 m² 100 m nagyságú terület átengedését kérte. A város polgármestere javasolta a törvényhatósági bizottságnak, hogy – tekintettel a repülőtér kiépítéséhez fűződő honvédelmi érdekekre – a kért területet üzemanyagraktár építése céljára engedje át. Az átengedés feltételeit a bizottság a következőkben állapította meg:

1. A magyar királyi Kincstár képviseletében a magyar királyi honvéd Légierők parancsnoksága a használatára átengedett terület után egy aranypengő jogelismerési díjat köteles a városnak minden évben előre megfizetni.

2. Debrecen szabad királyi város törvényhatósága feltétlen beleegyezését adja ahhoz, hogy a magyar királyi Kincstár képviseletében a magyar királyi honvéd Légierők parancsnoksága a használatára átengedett ingatlanon céljainak megfelelően épületeket emelhessen. A parancsnokság tartozik az épületeket lehetőleg debreceni vállalkozókkal, iparosokkal és munkásokkal megépíttetni.

3. Az átengedett terület vízellátásáról a magyar királyi honvéd Légierők parancsnoksága gondoskodik.

4. Az átengedendő területen a magyar királyi Kincstárt semmiféle fahasználat nem illeti meg, s a raktárak felépítéséhez szükséges területbe eső fákat is a város termeli ki.³⁰

Eme részletek ismertetése egy fejlesztési szakaszt mutatott be az epreskerti repülőtér történetében.

Az 1939-es évet még néhány esemény megemlékezésével zárom le. Az első Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap (HMNRA) keret vizsgája szeptember 20-án volt, melyre Debrecenbe érkezett vitéz Horthy István, a MAESZ elnöke, Czirmay Zoltán százados, a HMNRA felügyelője kíséretében. Külön gépen érkezett vitéz Tarnóy Sándor repülő ezredes, a Légierők parancsnoksága részéről, és vitéz Laborczffy Rezső repülőezredes, a szövetség társelnöke, kíséretükkel. A vizsgán jelen volt Valgóczy István százados is. Az elméleti és gyakorlati vizsgán minden jelölt megfelelt. A tanfolyamot végzett húsz növendék névsora:

Szotyori Nagy Károly, Losonczy Béla, Blazsovszky László, Somossy László, Szántó Zoltán, Kövesdy Gábor, Holik József, Laczkoszy István, Dikó Béla, Felföldi Béla, Farkas László, Orbán István, Ország Jenő, Szekeres Lajos, Bánkuthy László, Láng Kornél, Molnár István, Teleky Lajos, Csanády Ákos és Péntek Gábor.

A HMNRA központi, budaörsi bemutatóján 1939. szeptember 27-én a debreceniek is részt vettek. A haderőn kívüli motoros előképzésnek ez volt az első nagy demonstrációja, melyen 130 fő első fokon kiképzett motoros pilóta jelent meg, a teljes oktatógárdával és a kiképzőgépekkel együtt.

Az év végén a régi Sportrepülő Egyesületből újjáalakult a Debreceni Repülő Club (DRC) külön motoros és vitorlázó szakosztállyal. A DRC mellett külön működött a MÁV Sportrepülő Egyesület (DVSC) vitorlázó szakosztálya. A DRC külön bélyeget is bocsátott ki a repülés társadalmi támogatására, és a kis címletű, filléres bélyegekkel sokan járultak hozzá a klub támogatásához. Ez a későbbiekben országos követésre talált.

Az 1939. évi megállapodásoknak megfelelően a repülőtérré bevezető bekötő út és a Mikepéresi út találkozási derékszögében egy harmadik, nagyobb hangár építése is megkezdődött a debreceni 3. önálló repülőgép-javító műhely részére. A repülőtér kiépítésével annak polgári és sportrepülő célokra való igénybevétele megszűnt, s minden sportrepülő tevékenység áttevődött a HMNRA Nyulason építendő repülőtérre.

Még nem háború, de ...

1940. tavaszán a kibővített, immáron teljesen katonai célú repülőtérré új alakulatok érkeztek, új gépekkel töltötték fel a debreceni VI. KF századot. Ide került a 3. bombázó ezred 3/III. osztálya, Caproni CA-135-ös gépekkel. A VI. KF század Weiss Manfréd WM-21 típusú „Sólyom” közelfelderítő gépeket kapott.

A Sólymokkal a csapatpróbákon problémák merültek fel, főleg a típus repülési tulajdonságait illetően, de motorikusan is voltak üzemzavarok. A panaszok kivizsgálására a csepeli Repülő Kísérleti Intézettől lejött Debrecenbe Zákány Zoltán repülő főhadnagy, berepülő pilóta. Az F-210-es lajstromjelű gépet – egy szerelő őrmesterrel – elvitte próbarepülésre. A levegőben „nyúzni” kezdte a szidott géptípust, műrepült is vele: bukfcencet (looping) hajtott végre. Leszállás után a köréje gyűlt hajózók egyöntetűen kijelentették: sohasem hitték, hogy ezzel a nehéz konstrukciójú felderítő géppel ilyen bravúrosan is lehet repülni.

A repülőtér befogadóképessége révén Debrecen állomáshellyel több parancsnokság is működött: a repülőtér-parancsnokság és gondnokság, a 3. bombázó ezredparancsnokság, a 3/III. bombázó osztályparancsnokság és a VI. KF századparancsnokság. A bombázóezred parancsnoka, Kálmán László alezredes egyben repülőtér-parancsnok is volt.

A 3/III. bombázóosztály parancsnoka Gersy János százados volt. A VI. KF század utolsó parancsnoka Trón Zoltán főhadnagy lett, Valgóczy István százados utódaaként. Markáns egyéniségével, szálfacgyenes, magas termetével a debreceni helyőrség tisztikarában mindenütt, ahol megjelent, feltűnést keltett. A 3. önálló repülőgépjavító műhely parancsnoka Fridrik Dezső mérnök százados volt.

Az epreskerti bővítésekkel párhuzamosan folyt le a nyulasi DRC-repülőtér építése is. Már 1940. januárjában elkészült a beton héjhangár építése 700 négyzetméter alapterületen, műhellyel, raktárhelyiséggel és két öltözőhelyiséggel. Márciusban folytatódott a repülőönvendékek részére a laktanyai internátus, magának a klubháznak az építése is. A 20 fő növendék részére hálóhelyiség, étkező, konyha, zuhanyozó, vendégszoba, iroda, felügyelői lakás és klubhelyiség épült. A különféle berendezésekhez 1264 pengővel járult hozzá a debreceni Hajlított Bútorgyár, az Egyesült Kefegyárak Rt., a Rex Gyógyszervegyészeti Gyár, továbbá a Vas és Rézbútorgyár. A repülőtér melletti böszörményi országútról egy bekötőút épült. A repülőtér körüli rész kertészeti kiképzéssel és virágos parkkal csatlakozott a hangárhoz és a klubházhoz. Az egész építkezés a debreceni Tóth testvérek kitűnő minőségű kivitelezési szakmunkáiról tanúskodott.

A tervek szerint 1940. június 16-án délután 4 órai kezdettel országos felavatási ünnepség keretében kívánták a klubot rendeltetésének átadni. Az avatóbeszédet vitéz Horthy István, a HMNRA intézőbizottságának elnöke mondta volna. Azonban az akkor folyó világesemények miatt elmaradt a beharangozott avatási ünnepség. Ezt a napi sajtó így kommentálta: „... Elmarad a Repülő klub országos repülőnapja, a rendkívüli viszonyokra tekintettel.”

1940. nyarán a repülőalapi motoros kiképzést 16 pilótanövendék kezdte meg, akik közül ebben az évben nyolcan a honvéd főreáliskolát végezték el és élethivatásul a repülőtiszti pályát választották. Az 1940-ben a debreceni Piarista Gimnáziumban érettségizett iskolatársaim közül a nyulasi kerethez került Kádár Sándor és Ormay (Ónutz) József, továbbá Ónody Mihály a „Zöger” főreáliskolából, mint debreceni illetőségű.

A zajló események miatt 1940. június 27-én a magyar minisztertanács elrendelte a mozgósítást és a csapatok felvonultatását a román készülődések következtében. Úgy nézett ki, hogy a magyar kormány eltökélt szándéka volt fegyveresen fellépni Románia ellen: nem békés revízióval, hanem katonai akcióval bevonulni Erdélybe. A 3105/M. I.-1940. számú parancs elrendelte az 1. repülődandár hadi repülőterekre való kitelepítését. Kezdetét vette a keleti országrészen a magyar repülőalakulatok eddig nem látott mértékű összevonása. Debrecent ez annyiban érintette, hogy a határ közelsége miatt megnőtt egy román légitámadás veszélye. A debreceni repülőtéren még nem fejeződtek be egyes létesítmények építkezései,

továbbá a 3/III. bombázóosztály hadrafoghatósága sem volt kielégítő, így a VI. KF század gépeivel együtt egyelőre békeállomáshelyén maradt.

1940. július 18-án a 2/4. vadászszázad – FIAT CR-42-es gépeivel – Debrecenbe települt, 19-én pedig – további intézkedésig – a 2. vadászszázad parancsnoksága települt oda, a 2/3. vadászszázad pedig Hajdúböszörménybe.

A magyar fővezérség augusztus 14-én a debreceni repülőalakulatoknál propaganda filmfelvételt rendelt el.³¹

1940. augusztus 27-én Debrecen felett megtámadta egy román Heinkel HE-112 B vadászgép az egyik gyakorlatozó Caproni CA-135 bis bombázógépünket. A határsértő gép támadása következtében egy gépágyú- és több géppuska-lövedék találat érte a bombázógépet. A román gép támadásának a nyulasi HMNRA repülőtéren lévő növendékek szemtanúi voltak. Erről nekem később Kádár Sándor, volt hivatásos repülő hadnagy iskolatársam beszámolt. Egyébként a Heinkel-112-es vadászgép a támadás után kb. 300 m magasságban, keleti irányban elhúzott az epreskerti repülőtér felett. A román vadászgépet magam is láttam a szabadban tartózkodva, a jelzett magasságban. Feltűnt nekem a sok ismerős, csillagmotoros magyar géptípustól teljesen eltérő gép, áramvonalas alakjával, soros motorjával és jellegzetes süvítő-fütyülő motorzúgásával.³² (Feltételezhető, hogy a román HE-112-es gép Debrecen fölé való „átlátogatása” távolfelderítőink „látogatásainak” viszonzása volt, akik már augusztus közepe óta átlagosan napi két gépbevetés keretében hajtottak végre fényképfelderítést Erdély és Románia felett. Egyik gépünket Brassó és Kolozsvár között meg is kergették a HE-112-es vadászok.)

1940. augusztus 31-én – már elég későn – három Reggiane-2000 „Héja” vadászgép V-401, V-402 és V-403 lajstromjellel – érkezett Börgöndről egy esetleges román légitámadás elhárítására.³³

A bécsi döntés megtörténtével az epreskerti repülőtér forgalma nagyban megnövekedett, a repülőkötelékek béke-állomáshelyeikre való visszatelepülése és az Észak-Erdélybe való áttelepülések következtében.

Erdély visszatérése alkalmából nagyszabású légi díszelgést terveztek Kolozsvárról. A szeptember 14-ei nagyváradi főpróbára 13 repülőszázad érkezett Debrecenbe és a környező béke- és hadi repülőterekre.³⁴ A főpróba abból állt, hogy a Debrecen és Miskolc környéki repülőterekről felszálló alakulatok Nagyvárad légterében gyülekeztek, majd a kötelék Kolozsvárnak vette irányát. Kb. félúton a kötelék visszafordult, s a századparancsnokok – megbeszélésre – Debrecenben szálltak le, a kötelékek pedig visszatértek repülőterekre.

Visszatéréskor az egyik Junkers JU-86-os bombázógép leszállásnál rövidre jött ki, a repülőtéren kívül, egy zöldségeskertben ért földet és kigyulladt. A személyzet megmenekült, de a gép – a városi tűzoltóság komoly erőfeszítése ellenére – oly súlyos tűzkárt szenvedett, hogy le kellett írni.³⁵

A szeptember 15-ére tervezett kolozsvári légi díszelgésbe beleszólt a rossz idő, így csak vitéz Hány László ezredes, a Légierők parancsnoka repült el a kolozsvári ünnepelő közönség felett egy Heinkel HE-111-es géppel, majd 20 perces késéssel

egy CR-42-es vadász-század, amit négy perc múlva egy JU-86-os bombázószázad követett.

Időközben a nyulasi repülőtéren is történtek események. Október 15-én repülőgépen vitéz Hány László ezredes, vitéz Laborczffy Rezső ezredes dandárparancsnokkal a DRC repülőterére érkezett szemlét tartani. Október 17-én két utasszállító gépen ugyancsak ide érkezett vitéz Horthy István, a HMNRA intézőbizottsága élén, dr. Ember Sándor országgyűlési képviselővel, a HMNRA társelnökével, vitéz Hány László, vitéz Laborczffy Rezső ezredesekkel, vitéz Bánfalvy István vezérkari ezredessel és Ojtozi Ernő őrnaggyal, továbbá Jánosy Istvánnal, a Magyar Szárnyak főszerkesztőjével, hogy szemlét tartson a nyulasi repülőtér létesítményei és növendékei felett. A díszszemlén részt vett az egész repülőtér kiképzőkerete, a motoros és vitorlázóosztály és a DVSC vitorlázórepülőinek a csoportja.

Megjelent a szemlén dr. Bókay Zoltán egyetemi tanár, az agilis ügyvezető elnök is. A magas rangú szemlélőket dr. Stepper Károly főoktató fogadta a feszes vigyázzban felsorakozott díszszázad előtt. Leadta a jelentést, s ezután a bizottság megtekintette a repülőtér létesítményeit, majd a növendékek repülőbemutatójára került sor.

Vitéz Horthy István dr. Stepper Károlynak meleg hangon fejezte ki elismerését, ezután a bizottság délelőtt 10 órakor továbbrepült Szegedre.³⁶

Az epreskerti repülőtéren az év végére még felépült egy harmadik, az ikerhangár egyik feléhez hasonló, alapterületében megegyező hangár is, a debreceni 3. önálló repülőgép-javító műhely részére. Az ikerhangár impozáns építészeti remekmű volt a maga nemében; már korábban épült fel a két bombázóosztály részére. Külön technikai érdekessége volt a két hatalmas fesztávú, Stieber-Wanner rendszerű billenős kettős hangárkapu, melyeknek hajtókaros működtetéséhez csupán egy fő kezelőre volt szükség. A hatalmas hangárkapu szilárdságára jellemző, hogy felnyitott állapotban a legceskélyebb mértékű behajlást sem lehetett észlelni. Mindhárom hangár a legmodernebb építészeti technológiával a kor színvonalát képviselte.

A Kincstár komolyan vette a város feltételeit. A debreceni ipari nagyvállalkozóknak, magán kisiparosoknak, szakipari munkásoknak évekig tartó biztos munkaalkalmat és jövedelmet jelentett a repülőtér fokozatos bővítése. A kivitelezés minőségét a Kincstár szigorúan ellenőrizte, minden felhasznált anyag csak elsőosztályú lehetett. A múltba visszapillantva, ilyen előzmények után épült ki Tiszántúl legmodernebb katonai repülőtere Epreskerten.

A visszacsatolt erdélyi területekkel felmerült a Légierő átszervezésének ügye, a Légierő önálló parancsnokságának megszüntetése. A vezérkarban kezdettől fogva kifogások merültek fel vitéz Hány László ellen. Nem jó szemmel nézték parancsnoki tekintélyét és népszerűségét. Nagy tapasztalata ellenére – viszonylag alacsony katonai rangjánál fogva – magasabb fórumokon nem volt módjában hatékonyan képviselni fegyvernemének szerteágazó problémáit. A vezérkarban már eldöntött tény volt félreállítása. László Dezső hadműveleti csoportfőnök terjesztett fel jelentést erre vonatkozólag a kormányszónak. Hány ezredes 1940. decembe-

rében emiatt felmentését kérte. A kormányzó 1940. december 24-én felmentette szolgálati állása alól.

Vitéz Hány László ezredes – még az ősz folyamán – minden repülőtérré elment – így a debrecenire is búcsúzni. Összehívatta a tiszteket, a tiszthelyetteseket és a legénységet, s elmondta azt, hogy nem tudta a kormányzónál keresztülvinni a Légierő fejlesztésének koncepcióját. Megköszönte a személyzet eddigi munkáját, a legénységeiket is. Szólt arról is, hogy eddigi életében 18 ezer felszállással 3755 órát repült, s búcsúzás közben ezt mondotta:

„Összeütközésbe kerültem a kormányzó úrral, inkább kitérek.”

Az esztendő végének még volt egy, a sportrepüléssel kapcsolatos, nevezetes esemény: a DVSC, a Debreceni Vasutasok Sportrepülő klubja két vadonatúj vitorlázógépet – a Tücsök típusú „MÁV-8” és „MÁV-9” jelűeket – a saját erejéből építette meg a MÁV műhelytelepén. Kántor Ferenc intéző még tervbe vette egy másik gép építését is. Molnár Árpád vitorlázógép-építő és -oktató már négy országos rekordot állított fel 1934-ben „Gyöngyös” gépével. Tíz óra hosszat volt a levegőben, miközben 1810 m magasságot ért el.

Sodródás a háborúba

Az erdélyi mozgósítás nem hozta felszínre az 1940-es hadrendi fejlesztés anyagi, műszaki és repülőgép-felszerelésének megalapozottsági hiányait. A Debrecenben állomásozó Caproni CA-135 bis típusú gépekkel felszerelt alakulat kezdett megismerni a géptípus általános jellegű hiányosságait. Balássy Miklós vezérkari őrnagy, aki a jelzett időpontban az 1. repülődandárnál – mint vezérkari százados – teljesített szolgálatot anyagi vezérkari tiszt beosztásban, ezekről a következőket mondta el:

„A Capronik repüléstechnikailag is kifogásolhatók voltak. Egy hónapig Sándor Béla századost, a 3/5. bombázószázad parancsnokát helyettesítettem Debrecenben. Ott láttam, hogy a tartalékosok között nagyon sokan bizonytalanok voltak a gép vezetésében. Sokan kértek, menjek el velük ellenőrző repülésre. A gép hossz- és keresztirányú stabilitása – a JU-86-os típushoz viszonyítva – nem volt kielégítő. Az egyensúly megbomlása esetén a szokásosnál nagyobb kormánymozdulatokat kellett végezni ahhoz, hogy a gép visszanyerje stabilitását. Így külön érdem, hogy a magyar személyzetek mégis szép eredményeket értek el, korán felismerve a szükséges korrekciós lehetőségeket.”³⁷

ADélvidék katonai megszállása – melynek során a haditapasztalatok kiértékelését a Légierő vonatkozásában is megtették – Debrecenre is érintette.

A honvéd vezérkar főnöke az 5078. sz. eln. 1. vkf.-1941. sz. ügyszerűben a CA-135-ös hadi használhatóságának megállapítására intézkedett. Kenese altábornagy, a Légierő nyugállományból visszahívott parancsnoka röviden összefoglalta a Légierő parancsnokságának a véleményét 1941. május 16-ai keltezéssel, és egy „főfővizsgáló és elbíráló bizottság” összehívását javasolta. A véleményben egyértelműen leszögezte: műszaki szempontból nem korszerű, szabadban nem

tárolható, sok javítást igényel, számos műszaki hibával. Bombakioldási és géppuskazavarok vannak, az utóbbiak a heveder megnyúlása miatt. A műszerrepülés fárasztó végrehajtása miatt a típus vezetési szempontból csak részben felel meg. „A kifejtett rendellenességek miatt további CA-135 bis típusú gépek megvételét nem javaslom” – zárta le véleményét Kenese.

A Honvédelmi Minisztérium 31. osztály 126.830/el.n. 31. 1941. szám alatt május 30-án intézkedést adott ki a felülvizsgáló és elbíráló bizottság ténykedésére. A Repülő Kísérleti Intézet (RKI) a felülvizsgálat helyéül Debrecent jelölte ki. Javasolta a bizottság vezetőjéül András Sándor vezérkari alezredest, tagjaiként pedig a repülőcsapat részéről Kálmán László alezredest, Gersy János őrnagyot, Sándor Béla és Somorjai József századosokat, a RKI részéről Mérey Imre századost és Kóta József főhadnagyot. A Haditechnikai Intézet (HTI) részéről Szász Mihály hadiműszaki törzskari századost, a debreceni repülőtér gondnokságától pedig Harsányi Gábor szertári századost jelölték ki.

A bizottsági tagok személyes részvételével a következő programot állították össze minden egyes tag részére: 10 felszállással oktatórepülés, 1000 km-es vándorrepülés két közbeeső leszállással idegen repülőtereken, egymotoros repülés 4000 m magasságban, két éles lögyakorlat, félórás műszerrepülés után egy „ZZ” leszállás, egyórás éjjeli vándorrepülés, végül három éjjeli leszállás.

1941. június 27-ének hajnala...

Mi, debreceni lakosok, akik nyitott ablaknál aludtunk a nyári fülledtségben, szokatlan hangokra ébredtünk hajnalban. Még a belvárosba is behallatszott a repülőtéren folyó motorzúgás és motorpróbázás. Akkor még nem tudtuk – álmosan –, hogy miért van ez a szokatlan korai motordörgés, majd a felszálló gépek moraja... Nem is sejtettük, hogy bombázógépek jöttek és mentek – és hogy hová és miért mentek kora reggel –, és hogy számunkra elkezdődött egy világháború...

Itt tovább nem folytatom, mert nálam autentikusabb személyek megörökítették több helyen a debreceni Caproni század hajnali úticélját. Velük nem tudok, s nem is akarok konkurálni... Ők voltak a főszereplők, a repülők, a koronatanúk, a szenvedő alanyok, ők látták felülről azt, amit mi itt a földön legfeljebb csak megírhattunk... Itt most csak vitéz Ghyczy Tihamér volt századparancsnok szívbetegkedő és meggyőző felhívásait és kéréseit tudom tolmácsolni a volt repülők felé:

„Írják meg saját maguk és alakulataik életét!”

Az idő elrepül, és nem lesznek megörökítve hadtörténeti szempontból pótolhatatlan emlékek és repülőtörténelmünk második világháborús krónikái.

Azért egy keveset én is hozzá tudok járulni a hiányzó, porlepte fehér foltok kitöltéséhez. Eszenyi Dénes szemtanú a nyikolajevi bombatámadás 46. évfordulójára írt cikkében, a Magyar Szárnyak 1987-es számának 102. oldalán sajnálkozva jegyezte meg, hogy: „...szerelőlövészem nevére nem emlékszem, amit igen sajnállok!” – Tóth Gyula hivatásos őrmester volt Eszenyi Dénes százados gépének a hajózó szerelője.

A hadtörténetírás később több helyen, több szerzővel megörökítette a debreceni Caproni-század 1941-es szereplését (Kovács Ferenc: „Caproni-135 bis/U”; Szakonyi István: „A Nyikolajev-i híd bombázása”; Eszenyi Dénes: „A Nyikolajev-i bombatámadás 46-ik évfordulójára”; Gaál Gyula: „The Bridge over the River Bug”).

Kevés szó esett azonban a még 1941. nyarán Debrecenben állomásozó VI. KF század néhány gépének hadműveleti területen való rövid lélegzetű működéséről, hiszen ez volt a század hattyúdala, mielőtt beleolvadt volna a kecskeméti 3. KF osztályba. A századtól augusztus 14-én három gépszemélyzetet kivittek a frontra egy Junkers JU-52-es géppel Kolomea-Annapol-Pervomajszk-Kazanka útvonalon. Ez a három személyzet tájékozódó jellegű, arcvonal mögötti repüléseket végzett egy héten keresztül a mátyásföldi I. KF századnál.³⁸

Majd október 9-én a VI. KF század egy háromgépes WM-21-es „Sólyom” raját a frontra vezényelték Kolomea-Pervomajszk-Zsitomír érintésével Dnyepropetrovszkba. Innen Loszovaja-Kamenszkoje szükségrepülőterekre települt ki a raj néhány felderítő repülésre. Az egyik gép személyzete dr. Czehe János zászlós pilóta és Szarokán Sándor hadnagy megfigyelő volt. A gépek Rahórol indultak. Az úttalan sártengerben elakadt hazatérő gyorshadtest gépkocsioszlopai részére 50 m magasságból zsákokat dobtak le, bizonyos rendeltetéssel.

A novemberben hirtelen beköszöntött hideg miatt a gépeket beindítani nem lehetett, így a hajózószemélyzet vasúti szállítással tért haza. A kivezényelt egység személyi és anyagi veszteség nélkül fejezte be küldetését. A kinn maradt gépeket később egy szerelőrészleg segítségével hazarepülték.³⁹

Háború alatt is sportrepülés

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

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

A motoros szakosztály július 31-én zárta az akadémikusok kiképzését. Dr. Stepper Károly főoktató jelentése szerint 5324 felszállást hajtottak végre tíz hét alatt, ami 522 üzemórának felel meg. A kiképzés folyamán 10 000 liter üzem-

anyagot fogyasztottak. A motoros növendékek második csoportja augusztus elején kezdte meg munkáját, ugyancsak 20 növendékkal.

Hortobágyon augusztus 19-én újabb 23 vitorlázónövendék ütötte fel sátrát a hortobágyi csárda, a kilenclyukú híd közelében. A csárdából kapták az étkezést. Oktatójuk Csinos József volt. A fiatal segédoktató ifj. Pánczél Miklós volt.

A DRC motoros kiképző keretének ünnepélyes vizsgája 1941. szeptember 2-án volt, melyen a HMNRA és a Magyar Aero Szövetség kiküldöttei is megjelentek.

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

Mint különleges debreceni hagyományos sportrendezvényt, meg kell említenem a kegyeleti váltófutást, mely a 30-as években vette kezdetét. Különlegessége az volt, hogy abban az ifjúsági sportcsapatok mellett a helyőrségi csapatok is részt vettek. Minden év október 6-án a váltófutás útja végigvezetett a városon és a nagyerdei hősi emlékmű volt a cél. A „Repülőtéri Csendőrkülönítmény” csapata – 8-as rajtszámmal – 1937-ben indult először, és a honvédségi alakulatok között a második lett. 1938-ban már mint a VI. KF indult, 9-es rajtszámmal és a katonai alakulatok között az első helyezést nyerte el. Az 1939-es év meglepetést hozott. A 32 induló csapatból a stafétát a VI. KF század atlétái nyerték meg, kik között több ismert sportember is futott. 1941 ismét a repülőkre irányította a sportkedvelők figyelmét. A katonai alakulatok csoportjában ismét elsők lettek a VI. KF atlétái. Az 1942-ben megtartott kegyeleti váltófutásnál a debreceni összevont repülőosztályok staféta-csapata már csak a 6. helyezést érte el. Úgy látszik, a háború zajlása a „kondíció” tartását másra tartogatta. Így is érdem, hogy Debrecenben az aradi vértanúk emléknapján a kegyeleti váltófutásokon a repülők is indultak, sokszor eredménnyel! A DRC második motoros csoportjának vizsgája 1941. október 21-én volt Nyulason, az immáron hagyományos, Budapestről érkezett bizottság előtt. A motoros növendékek e csoportja legénységi állományú volt, de az általuk végzett iskolarepülés és műrepülő bemutató igen magas színvonalról tanúskodott. Előbb egyedül repültek, majd a vizsgabizottság tagjait vitték fel, hogy azok közvetlen közelről is meggyőződhesse az ifjú pilóták biztonságérzetéről és tudásáról. Az egyik növendék ismerősömet és barátomat a szombathelyi REGVI osztályparancsnokához, vitéz Torontály Imre alezredeshez osztották be, őt kellett „megrepültetnie” mint bizottsági tagot.

A sportesemények során meg kell említenem volt Piarista Gimnáziumom nagyerdei tornavizsgáját, melyet május 22-én tartottak. Érdekességét azért említem meg, mert volt iskolám Aero-körének 25 vitorlázó repülője vonult fel, a DVSC repülőivel együtt, majd egy „Tücsök” gépen Zsíros Gyula VIII. B osztálybeli tanuló – későbbi pumás – csörlőautós indítással, egyszerűbb felszállásokat mutatott be. 1941-ben a Piarista Gimnáziumból – Zsíros Gyuszival együtt – négyen kerültek a nyulási, haderőn kívüli motoros kiképzésre.

A háború folytatódik

Légierőnk első háborús esztendejében a debreceni Caproni bombázók 87 bevétést hajtottak végre és kb. 90 tonna bombát dobtak le. Kiemelkedő teljesítmények voltak Eszenyi Dénes százados és Szakonyi István főhadnagy bombatámadásai, melyek a Bug, illetve a Prut folyón átvezető hidak szétrombolását eredményezték. Az irodalomban mindkettő közismert debreceni haditett. Mint minden évben, így az idén is a kormányzó által 1941. június 16-án jóváhagyást nyert egy szervezési intézkedés, mely 1941/41.000-HM. Eln. 1.a. október 7-ei hatállyal megszüntette a debreceni 3. bombázóezred-parancsnokságot, a 3/II. bombázóosztály parancsnoksága pedig Kecskemétre Debrecenbe települt, 3/3. és 3. bombázószázadaival együtt. Ebből lett a 3. bombázó gyakorló osztály, Czékus Ferenc százados parancsnoksága alatt, a 3/1. és 3/2. gyakorló századokkal. Czékus Ferencet 1942. április 1-jei ranggal, 1-es rangszámmal őrnaggyá léptették elő.

A volt 3/III. bombázórepülő osztály – eddig Gersy János őrnagy parancsnoksága alatt – átalakult 4. bombázórepülő osztállyá, osztályparancsnok a Debrecenben igen közkedvelt és népszerű Mocsáry István százados lett, akit 1942. március 30-ai ranggal, 2-es rangszámmal léptettek elő őrnaggyá.

Az eddigi 3/5. bombázószázadból 4/1. bombázószázad lett, Inokai András százados parancsnoksága alatt, a 4/2. üzemi század parancsnoka Schiller József százados lett.

A debreceni VI. KF századot áthelyezték Kecskemétre, s ebből az alakulatból, valamint a szegedi V. KF századból létesült a kecskeméti 3. KF osztály Szabados Pál százados parancsnoksága alatt. Íme a száraz ténybeli adatok, de hát ez is Debrecenre érintette.

Azért háború ide, hadművelet oda, mégis volt Debrecenben ünnepség. 1941. június 18-án a város helyőrsége hivatalosan megünnepelte a legfelsőbb hadúr 73. születésnapját. A díszmenetben a Simonyi úton az országzászlónál helyet foglaló hadtestparancsnok és törzskara előtt először vonult fel a város életében a debreceni repülőtér válogatott legénységi díszszázada. Eddig nem került sor arra, hogy a közönség tanúja lehessen a repülők földi díszelgésének.

A hagyományos honvédnapi június 28-ára volt kitűzve. Meg is tartották a főpróbát a nagyerdei stadionban, én is ott szorongtam egy vegyes repülőtéri különítmény közé ékelődve. A próbán azonban repülőgépek nem vettek részt. A hangosbemondó közölte is: „...a repülők más irányú elfoglaltságuk miatt nem vesznek részt a főpróbán.” Végül, augusztus 15-én mégis megtartották az elmaradt honvédnapi a stadionban. A híradósok gyakorlata közben dobott le egy jelentőhüvelyt egy KF gép, majd egy Bücker a tribün felett műrepült. Zárásként egy Caproni-135-ös bombázóraj oszlopban alacsonyán elhúzott a stadion fölött Homér Imre repülő százados vezetésével.

A korabeli Honvédségi Közlöny (HK) Személyes ügyek kötetéből kiírtam azoknak debreceni repülőknek a névsorát, akik a hadműveletek során tanúsított magatartásukért kitüntetésben részesültek. Úgy érzem – ha a kitüntetés sokszor alatta

is maradt katonai kötelességteljesítésük, bátorságuk és személyes példamutatásuk mértékének –, nevük maradjon meg az utókor számára! A kitüntetettek névsorát tanulmányom végén, a függelékben közlöm.

Az 1942. évi fokozottabb háborús részvétel – közvetett módon – Debrecen városát érzékenyen érintette. A város tulajdonát képező Hortobágnak a debrecen-tiszafüredi úttól délre fekvő részét, továbbá Nagyiván, Kunmadaras, Nádudvar községek és Hajdúszoboszló határának egyes részeit magában foglaló területet a Honvédelmi Minisztérium HM 143,307/el. 37-1942. sz. leiratában a keleti hadszíntérre kiküldendő repülőcsapatoknak légi lő- és bombavető gyakorlatok végzése céljából igénybe vette a Légierők számára. A magyar királyi Légierők parancsnoksága 1942. évi március hó 13-án az 53.011-1942. eln. le. I. sz. értesítésében megkeresést intézett a városhoz, hogy a területet légi lőgyakorlatok és bombavető gyakorlatok megtartására igénybe veszi.⁴⁰ A térképen egy kb. 3,5 km-es sugarú kört alkotó, fekete vonallal határolt területet bombavető gyakorlatokra szántak kijelölni. A város törvényhatósági bizottságának 1942. március 27-én megtartott rendkívüli közgyűlése értesítette a Légierők parancsnokságát, hogy a térképen berajzolt terület igénybevétele tudomásul vette, és az 53.607-1942. eln. le. I. sz. értesítéssel megküldött műszaki leírások és szerkesztési rajzok szerint építendő kunyhófedezékek megépítésére – a Kincstár költségére – intézkedett.⁴¹

Debrecen szabad királyi város I-VII. sz. felterjesztést küldött illetékes miniszterekhez, a miniszterelnökhöz, és kérte a terület mentesítését azzal az indoklással, hogy a Hortobágy látja el a város egész gazdalakosságának és a környékbeli gazdák egy részének állattartását és nevelését. A hortobágyi legelő szénatermelésére van alapítva az egész állattenyésztés. A Hortobágy látja el kora tavasztól késő ősziig legelővel és télire való szénával a híres törzsménest, az országos híru magyar törzsgulyát, a nagyszámú tenyész bikát és egyéb állatállományt, mely – a város kimutatása szerint – a Hortobágyon 65 000 db lábasjószágot tesz ki. Közgyűlési határozatban foglalt állást, hogy Hortobágy pusztát a légi lő- és bombagyakorlatok alól mentesítsék.⁴²

A debreceni repülőtér további bővítést és fejlesztést tett szükségessé. Bizonyos epreskerti méntelepi épületek még beemelődtek a repülőtér már meglévő katonai objektumai közé és ezért újabb kisajátítások, illetve kártalanítási tárgyalások folytak a város és a Kincstár között. Ezeknek a kielégítése kb. 450 ezer pengő fedezetet igényelt.⁴³

A sokat emlegetett epreskerti méntelep, az úgynevezett „Csödörös-kert”, mely kezdetben otthont adott a debreceni polgári, majd katonai repülésnek, ezúttal véglegesen megszűnt, átadva helyét egy hatalmas tiszántúli légi bázisnak.

Debrecen városa még egy akcióval támogatta a katonai repülés kiszolgálását. A magyar királyi 3. honvéd önálló repülőgép-javítóműhely polgári alkalmazottai részére – hogy közel lakjanak munkahelyükhöz – a repülőtér környékén, a Mikepércsi út és az Erdély út közötti részen házhelyeket létesített, parcellázással. Összesen 30 házhely létesült, öt katasztrális hold és 1058 négyszögöl összerület-

tel. Erről a város közgyűlési határozattal értesítette – Fridrik Dezső mérnök százados útján – a polgári alkalmazottakat.⁴⁴

1942. június 4-én, Úr napján búcsúztatták ünnepélyes keretek között a Nagyállomásról a frontra induló 4. önálló bombázóosztály földi részlegét. E nap emlékezetes maradt számomra, még oly sok évtized elmúltával is! Érettségire készültem, s emiatt nem is mentem el a kötelező úrnapi körmenetre –, hanem helyette kiosontam az állomásra, hogy szemtanúja legyek a sok ismerős és barát eltávozásának...

Az osztály hajózoí bőrruhába beöltözöttek, karjukon a „Boszorkány” jelvényt vettek részt a búcsúztatásban. A pályaudvar peronjával szemben Schiller József százados vezetésével felsorakozott a földi rész, mögötte az egyik vágányon menetkészen a 110 tengelyes vonatszerelvény: 35 db tehergépkocsi, üzemanyag, lőszer, bombajavadalmazás, egy légvédelmi gépágyús félszakasz, gulyáságyú – Gyarmathy Miklós tartalékos százados, a közismert „Micu bácsi” vezényletével.

A helyőrséget népes tiszti küldöttség képviselte, melynek sorai között szép számmal voltak az itthon visszamaradó repülőalakulatokból. Az ünnepség lezajlása után a vonatra szállás percei következtek, és megható búcsúintegetések közben kigördült a hatalmas szerelvény Debrecenből...

A hajózórézleg két lépcsőben indult el a repülőtérről. Az első lépcső – Mocsáry István őrnagy haretéri naplója alapján – június 23-án indult el, a következő lajstromszámú Caproni CA-135-ös gépekkel: B-546, B-542, B-556, B-568, B-563, B-549, B-544, B-560, továbbá az I-415, I-432 és I-445 jelű Bücker futárgépekkel. Külön indult el a B-547-es Caproni és a G-230-as Focke Wulf „Weihe”. Július 3-án indultak a következő gépek: B-566, B-553, B-551, B-557 és B-562. Idézek Mocsáry őrnagy naplójából:

„VII./7. Kedd. Szomorú hír jött a 4. pótszázadunktól Hughesen: az egyik gépünk Rahónál égve lezuhant VII. 3-án. Szörnyethaltak CA-135 B-557-es gépen: Baracskay László zászlós, Ginovszky László zászlós, Kiss Antal őrmester, Horváth Vilmos szakaszvezető és Tauber István szakaszvezető. Azonnal Hughesen jelentem ezt a Csoportnak, kérve pótlást a gép és személyzet helyett, továbbá bomba-ajtót a B-549-es gépünkhöz, a 12,7 mm-es robbanó töltények kiszállítását és a B-568-as gumidefektől roncsolódott gép pótlását (visszatérő személyzettel). Kérem a pótszázadomtól a B-539 és B-565 gépet pótlásul kiküldeni. Kérek lezuhantak lelki üdvéért holnapra miséző papot ide kirendelni.”⁷⁴⁵

Az osztály haretérről indulásától kezdve a hazatérésig több kiadvány, közlemény, cikk, haretéri napló foglalkozott az eseményekkel és örökítette meg a 4. bombázóosztály történetét hazai és külföldi repülő-irodalomban egyaránt. Ezek feldolgozták a veszteségeket, teljesítményeket, s hadművelleti területen való működést. Akiknek ezek a munkák ma még bűvárkodásra adnának lehetőséget, azok részére a függelékben felsorolom az idevágó munkákat. A lista legyen inspiráció a még

forrásmunkákkal, archív anyaggal rendelkezőknek: írjanak repülőéletükről, alakulatukról!

A debreceni „Boszorkány” hajózóknak nagyon sokat köszönhetek gyűjtőmunkám során. Most egy saját relikviám szövegét idézem:

„A hajdúsági bombázók egyik állomáshelyükön részt vettek a helybeli lakosság lerombolt templomának újjáépítésében. A század a templomlépcső építését vállalta. A parancsnok kiutalta a szükséges cementet és a munkálatok vezetésével Horváth Márton alhadnagyot bízta meg. Az üzemi század emberei rövid napok alatt pompás lépcsővel ajándékozták meg az anyaghiányban szűkölködő oroszokat. A legbüszkébb persze Horváth alhadnagy úr volt. Az ünnepélyen, melyen az új lépcsőt átadták rendeltetésének, büszkén és jelentős hangsúllyal jegyezte meg:

– Végre, az én vezetésem alatt valami Istennek tetsző cselekedetet is mívelt a század...”

Ezzel kívánok emléket állítani a debreceni repülőtér közkedvelt „Marci bácsi”-jának. Már az első világháborúban is (született 1898-ban Kolozsvárott, anyja neve Winter Mária) a repülőknél szolgált. Szinte a bölcsőjénél ott volt a trianoni békyókból újjászülető légierőknek, az újoncok nevelésénél, mint szolgálatvezető az epreskerti repülőtér gondnokságán. Tiszteletet parancsoló, emberséges fegyelmet tartó magatartását, amellet józan humorát százak tanúsíthatják. Hivatásos szolgálatban eltöltött emberöltőnyi katonai pályája delén megkapta a Magyar Ezüst Érdemkeresztet a hadiszalagon. Debrecenben hunyt el, 81. életévében, nyugodjék békében!

A polgári repülés sem állt le

Közben Magyarossy altábornagy a 147.117/el. n. 30-1942. sz. alatt jóváhagyta a városnak a Nemzeti Repülő Alappal kötött terület-használati szerződését, mely a város akkori tulajdonát képező nyulasi legelő területéből a debreceni 10 652 számú telekkönyvi betétben XCVII. 110. sor 20 252 1 helyrajzi szám alatt mintegy 25 katasztrális holdat tett ki.

1942. május 19-én hangzott el a Magyar Rádióban a Budinszky Sándor riporter által készített „Debrecen napja” című műsor. Ebben a nyulasi repülőtéren felvett közvetítés is elhangzott. Így az ország rádióhallgatósa tudomásul vehette, hogy milyen komoly munka folyik a sportrepülő-kiképzés terén Debrecenben.

1942. június 28-án ismét honvédnapp volt a stadionban. Délután folyamán a DRC három gépe végezte a légi bravúrokat. A tervek szerint katonai gépek bemutatója is lett volna, de a hangosbeszélő bemondta, hogy honvédségünk katonai repülői most súlyosabb és nehezebb feladatokat látnak el a harctéren, így nem jelenhettek meg. A három Bücker gép még a stadion gypét is „sturcolta”, az egyik hátonepülésben távozott ügyes mutatványai után. A műsor végén mégiscsak elrepült egy bombázóraj a stadion felett.⁴⁶

1942. július 18-án gróf Károlyi Gyula, a Magyar Aero Szövetség elnöke megtekintette a nyulasi repülőteret, ahova magángépén érkezett. Szemlét tartott a

repülőtéren és a növendékek felett. Ellenőrizte az újabb 100 ezer pengős nagyszabású építkezéseket, elismerését fejezte ki dr. Stepper Károlynak a látottak felett, majd repülőgépén folytatta útját Kenderes felé, ahonnan Budapestre repült.

Az év folyamán a Nemzeti Repülő Alap intézőbizottsága a repülő műszaki szolgálat fejlesztése céljából olyan intézetet kívánt a városban létesíteni, mely egyrészt a Felsőipariskolával egyenértékű kiképzést nyújtana négy éven át, másrészt ellátná a haderőn kívüli előképzés keretében évenként kb. 400 főnek néhány hónapon át szaktanfolyamon a repülőgép- és motorszerelő előképzést, amellet mintegy 200 főnek internátust is biztosítana. Az építkezés 1943-ban kezdődött volna egymillió pengővel. A város elhatározta, hogy ehhez a Nyugati utcán 1235,5 négyszögöl területű ingatlant enged át a HMNRA részére. Feltételképpen kikötötte, hogy az internátus a városképbe illő legyen.⁴⁷

A helyi lapban „Egy nap a Horthy Miklós Repülő Alap nyulasi kiképzőkereténél” címmel tudósítás jelent meg. A hangárban ezek a feliratok láthatók: „Elég sebesség hatásos, kevés sebesség halálos!” „A repülés alapja a fegyelem.” Az akadémikusjelöltek száma jelenleg 29 fő. A motoros kiképzés három csoportban folyik: akadémikusok, karpaszományosok és legénységi állományúak számára. Vitorlázóosztályuk jelenleg Hortobágyon működik hét géppel és 30 növendékkel. A nyulasi laktanya mögött nagyarányú építkezés, bővítés folyik: személyzeti lakások, garázs és vitorlázóhangár épülnek. A munkálatok befejezése szeptemberre várható.⁴⁸

A nyári katonai és sportrepülő események sorozatát egy érdekes városi epizód tarkította, melyről meg kell emlékezni, hiszen erről ma már nagyon kevesen tudnak, talán már senki sem. A kormányzóhelyettes katonai repülőszolgálatának teljesítése során néhány napig az epreskerti repülőtéren tartózkodott a Héja gépekkel felszerelt vadászkötéllel. Légi éleslövészeti gyakorlatokat hajtott végre a Hortobágy felett. Az egyik szemfüles debreceni diák, Nagy Csaba, negyedmagával a nagyerdei Vigadóban – ahol Horthy éppen kíséretével vacsorázott – autogramot kért tőle, amit ő készségesen teljesített. Nappal a repülőtéren tartózkodott, de az esti órákban néha betért a városba. Egyik este az Arany Bika szálló fagyalatozója előtt éppen kedvenc olasz fagyalatomat ettem, midőn – kíséretével együtt – kiszállt gépkocsijából és az étterembe ment. Életemben ekkor láttam másodjára, s nem hittem, hogy augusztusban lezuhan.

A DRC vitorlázóosztálya ebben az évben is zsúfolt terv szerint folytatta a kiképzést. Három táborot tartottak a hortobágyi Macskatelken. Az év folyamán 26-an tettek „A” vizsgát, heten „B” vizsgát, hárman „C” vizsgát és ketten „D” vizsgát. Az első D-vizsgát Csinos József oktató szerezte meg egy „Pilis” géppel. Gödöllő-Verpelét felé repülve 78 km-t tett meg és 1500 m magasságot ért el. A második „D” vizsgás Kiss Ernő segédoktató volt: Hajdúszoboszlóról Biharugára repülve 58 km-t tett meg és 1400 m magasságot ért el. Két motoros vontatógép: a „Gerle” és a „WM-10”-es segítették a mezőnyt Földházi Antal és Tariska Ferenc pilótákkal.

A város törvényhatósági bizottsága 1942. szeptember hó 1-jén tartott rendkívüli közgyűlésén határozatot hozott a repülő hősi halált halt vitéz Horthy

István kormányzóhelyettes emlékének megörökítésére. Elhatározta, hogy a kormányzóhelyettes nevére a kassai magyar királyi Horthy Miklós Repülő Akadémián elsősorban debreceni illetőségű ifjak részére két alapítványi helyet létesít.⁴⁹

A magyar királyi honvéd Lőiskola parancsnoka, vitéz Modory József ezredes az év folyamán a várost többször értesítette a lőgyakorlatokról, melyeket a helyi újságok adtak közre az érintettek számára való tudomásra hozás biztosítása céljából. Modory ezredes ugyancsak közölte, hogy május 12-én nem lesz légi lövészet és bombagyakorlat, mert magas rangú katonai parancsnokok szemlét fognak tartani ezen a napon. Nagyon valószínű, hogy ekkor zajlott le a légierők parancsnokságának a szemléje a 4. bombázóosztály frontra való indulása előtt.⁵⁰

Október hónap a sport időszaka volt. 9-én – országos körútja során – Debrecenbe érkezett Németh György budapesti oktató egy „Cimbora” vitorlázógéppel, és Földházi Antal egy lengyel RWD-8-as típusú vontatógéppel. Három napot töltöttek Nyulason.

7-én kezdődött a nyulasi motoros keret záróvizsgálója. A vizsgabizottság tagjait egy Bücker és egy Nebuló hozta Kassáról. A REGVI képviselője, a honvéd légierők kiküldöttei és Rakitay Dezső, a Magyar Acro Szövetség felügyelője alkották a bizottságot. Másnap, 8-án volt a vizsga, melyen megjelent Szilassy László főispán és dr. Stepper felügyelő az oktatógárda élén, továbbá Grassl Herbert pénztáros és Wieser Fáy Aladár intéző. Az oktatók berepülő felszállását követően hat Bücker Jungmann gép szállt fel egymás után, most már az egyedül repülő növendékekkel.

A vizsgabizottság elnöke ezeket mondta: „Ilyen meglepően jó kiképzést még sehol sem tapasztaltam.” A bizottság délután tovább repült Marosvásárhelyre, hogy az ottani keret vizsgáján is részt vegyen.

Huszonöt derék, remekül kiképzett fiatal magyar repülő növendéket adott a debreceni motoros keret a honvéd légierőknek. Az odaadással és példás becsülettel teljesített munkavállalás érdeme – a felügyelőn kívül – Tesszáry Béla segédfelügyelő, Petres István és Szántóssy János oktatók kiemelkedő munkáját illeti.

Az esztendő folyamán a kassai Repülő Akadémián két évfolyamot avattak, a másodikat december 6-án. Két régi piarista iskolatársam és barátom: Orbán István és Ónody Mihály – egyben debreceni illetőségűek is – lettek újdonsült hadnagyok e napon, előbbi a szolnoki 1/1. vadászszázadhoz, utóbbi a debreceni 3. bombázóosztályhoz került. Még megjegyzem – ha már az akadémiáról van szó –, hogy október 2-ától november 13-áig Debrecenbe vezényeltek 15 akadémiakust, akik a bombázó kiképző alakulatnál nyertek továbbképzést Focke Wulf FW-58-as, Junkers JU-86-os és Caproni CA-135-ös gépeken. Ezt a gyorsított kiképzést az előrehozott december 6-ai avatási dátum tette szükségessé. A fenti kiképző időszak alatt 1074 felszállást végeztek az akadémiások és 297 órát töltöttek a levegőben, ami fejenként átlagosan 72 felszállást és 20 repülőórát tett ki. Az összevont kiképzés célja az volt, hogy a felavatott hadnagyok már mint hadra fogható hajózők kezdjék meg csapatszolgálatukat. Ezt a célt azonban csak megközelíteni tudták, elérni nem.

Az év folyamán a következő szervezeti és személyi változások történtek: Október 1-jével életbe lépett az 1942/43. évi HM. Eln. 1. a. 1942/42000 sz. szervezési rendelet, mely szerint felszámolták a gyakorló ezred parancsnokságát, állományát beolvasztották a debreceni 2. repülőandár állományába; a 4. bombázóosztály – parancsnoka Schiller József őrnagy – kibővült a 4/2. bombázósorozattal – parancsnoka Szakonyi István százados –, a 4/1. század – parancsnoka Ghyczy Tihamér főhadnagy –, a 3. bombázó gyakorló osztály – parancsnoka Czékus Ferenc őrnagy – kivonuló osztállyá alakult, a 3/1. és 3/2. bombázósorozatokkal, melyeknek parancsnokai Sándor Béla és Korosy Béla századosok voltak.

Az utolsó esztendő hadikronikája

Az 1942-es esztendő pontot tett a Légierőknél az olasz hadigépek vásárlására. Össze kellett omlania az egész doni arcvonalnak ahhoz, hogy mind a német, mind a magyar hadvezetés végre rájöjjön arra: modern fegyverek nélkül egyetlen szövetségestől sem várható el a helytállás. Már nem voltak önálló magyar seregtestek az első vonalban, midőn a németek megkezdték a magyar bombázó- és közel-felderítő alakulatok átképzését modernebb gépekre. (A vadászok átképzését BF-109-esekre már 1942. októberében megkezdték, a távol-felderítők pedig ugyancsak októberben kezdtek JU-88-asokkal bevetésekre járni.)

1942. utolsó napján hagyta el az országot a hazatért debreceni „Boszorkányok” egy kis csoportja, hogy Budapest-Komárom-Krakkó- Poltava úticéllal bizonyos feltöltést kapjon a Poltaván Heinkel HE-111-átképzésre várakozó Inokai-egység. Az átképzést azonban – a rohamosan változó hadszíntéri helyzet miatt – egész korai stádiumában félbeszakították, s a 4/1. bombázósorozatot, Magyarország útbajtásával, a franciaországi Istres repülőterére vezényelték Junkers JU-88-as zuhanóbombázó-kiképzésre Schiller József őrnagy, megbízott osztályparancsnok vezetésével.

Az átképezendő egység, 18 tiszt és 108 fő legénység, nem a németek által rendelkezésre bocsátott vonattal – Magyarország szándékolt megkerülésével –, hanem saját szabadságos szerelvényvel, Debrecen érintésével utazott új állomáshelyére. 1943. február 24-én léptek be Lavocsne-nál az ország területére, s 28-án Hegyeshalomnál már el is hagyták azt.⁵¹

Az istres-i kiképzés 1943. április 20-áig tartott, majd a különítmény vasúton Kalinovkára ment, ahol május elején kapták meg JU-88-as gépeiket. Ghyczy százados visszaemlékezése szerint 5-e és 18-a között berepülték azokat, majd 19-én áttelepültek Harkov-Osnavára, hadi repülőterükre. Harkov körül a magyar repülőalakulatok két, később három repülőterén voltak elhelyezve. Aközelfelderítők a rohani repülőtérrel működtek, majd később a vadászok a varvarovkairól. A távolfelderítők Osnaván már „öslakók”-nak számítottak.

Bevetéseik főleg a hadihelyzet függvényében a Valujki-Kupjanszk- Volcsanszk vasútvonal rendszeres bénítására irányultak. Itt halt hősi halált Juhász szakaszvezető,

hajózó-szerelő. Gépüket légvédelmi találat érte 1943. május 27-én, bevetés közben. Kényszerleszállásnál a lövészteknőből nem tudott feljönni, s ott lelte halálát.

Pajtás főhadnagy gépének személyzetéből sikerült egy nevet rögzíteni: Bartos Zoltán tizedes, hajózó-távírársz együtt halt hősi halált Pajtás László főhadnaggyal és a személyzet másik két tagjával 1943. december 1-én, az egyik Dnyeper-sziget elleni bombatámadáskor.

Július 11-én Madarász Lajos törzsőrmester pilóta, Losonczy Béla zászlós megfigyelő és Panda Pál szakaszvezető hajózó távírársz haltak hősi halált, mikor Bjelgorod közelében egy LA-5-ös vadászgép gépüket légiharcban lelőtte.

Amint a hazai és külföldi (Magyar Szárnyak) repülőirodalom írja, a 3. bombázóosztály is részt vett az istres-i kiképzésen, Czékus Ferenc őrnagy, osztályparancsnok vezetésével. Egy hivatalos akta szerint a 3. bombázó osztálytörzs és a 3/1. század 1943. április 5-én hagyta el Hegyeshalomnál az országot vasúti szállítással, mintegy 80-90 fővel. Az üzemi század gépkocsi-anyaga és az osztály légvédelmi gépágyús szakasza május 19-én indult ki a frontra.

Az átképzendő hajózó személyzetet Budapestre érkezéskor autóbuszokkal a Hunyadi János úti Légierők parancsnokságára szállították. Ott – a Kállay-kormány akkori politikájának megfelelően – mindenkinek esküt kellett tenni arra, hogy a franciaországi kiképzés alatt esetlegesen bekövetkező szövetséges-partraszállásnál nem harcolnak a szövetséges hatalmak fegyveres erői ellen, továbbá nem vesznek részt az istres-i repülőtérről kiinduló, a Földközi-tengeren és Észak-Afrikában harcoló szövetséges haderők ellen intézett német bombatámadásokban sem. Megjegyzendő: a németek részéről az osztály tisztikara felé valóban elhangzottak ilyen, illetve erre irányuló inspirációk.⁵²

Történelmi tény: „...a magyar hadvezetőség elsőként is a legszigorúbban kikötötte, hogy a kiképzőtáborokban tartózkodó magyar repülők semmi körülmények között sem vehetnek részt a nyugati harci cselekményekben. Később a magyar kormányzat ezt az utolsó 70-80 főt is a lehető legsürgősebben hazarendelte. Képzhetető, hogy német részről hogyan reagáltak erre az állásfoglalásra, s abból milyen konzekvenciákat vontak le.”⁵³

A 3. bombázó osztály kiképzése rövidebb ideig tartott. A frontra az osztály Magyarország megkerülésével, egyenesen a harkovi repülőtérré ment ki. A földi rész itt várta be a kiképzett hajózószemélyzetet. A gépellátásról, pótlásról a németek gondoskodtak. Az osztály feladata általában a Sztarij Oszkoltól délre vezető vasútvonal rendszeres megszakítása, az utánpótlások megbénítása és az Izjumnál kialakult szovjet hídfőállás támadása volt.

Ettől az osztálytól is sikerült néhány hiányzó hősi halottat megnevezni. Az 1943. szeptember 13-ai bevetésnél Sándor Béla őrnagy gépét légvédelmi találat érte, egy motorral kényszerleszálltak a Harkov-Osnava repülőtértől kb. öt km-re, és a lövészteknőben Perjési Gyula törzsőrmester, hajózó szerelő hősi halált halt.

Az 1943. december 4-9-ei időszakban Jasionkán – gyakorlás közben – műszaki meghibásodás következtében a gépet zuhanásból nem tudta kivenni a pilóta, földbe fűrődtek, a személyzet hősi halált halt. Bendeffy Tibor és dr. Bozzay Ottó

hadnagyok személyzetéhez tartozott Szekeres Lajos karpaszományos őrvezető és Kora László honvéd. Temetésük katonai gyászpompával történt. A nyitott síroknál koporsóik mellett német katonalelkész – egyenruháján mellkeresztel – mondott „utolsó Isten hozzád”-ot.

Czékus őrnagyék temetése is katonai tiszteletadással ment végbe, melyen Szirmay Aladár vezérőrnagy dandárparancsnok, Balássy Miklós vezérkari őrnagy és népes tiszti küldöttség vett részt. A németeket egy tábornok képviselte. A síron szép, magas, faragott kopfaján törött légcsavaragyon az öt név megörökítve...

Külön emlékezem meg névrokonom, Vasváry József repülő főhadnagy debreceni 4. bombázó osztálybeli megfigyelőről, majd bombázópilótáról. Két okból: egy hivatalos tudósítás ürügyén és egy személyes ügy miatt.

A Magyar Katonai Szemle 1944. évi 10. számának 184. oldalán a „Repülés” rovatban hírül adta a következőt:

„Herder László százados kapta meg az elmúlt évi legszebb repülőteljesítmény jutalmazására vándordíjként alapított Vasváry-emlékserleget.” Megőriztem Vasváry főhadnagynak a gyászjelentését, aki 24 éves korában, 1943. június 26-án légiharcban hősi halált halt.

A 3. bombázó osztály hazatelepüléskor nem békerepülőterére tért vissza, hanem a hajdúböszörményi hadi repülőterre, még az 1944. június 2-án Debrecen ellen intézett amerikai légitámadást megelőzően.

A hadműveleti területen használt Junkers JU-88-as zuhanóbombázó gépek A-4, C-6 a és A-14 altípusok voltak. A németektől a gép-anyagot és géputánpótlást bombázóink Kalinovkán vették át. A gépek fegyverzete a típustól függően változott. Legerősebb fegyverzetű a C-6 a altípus volt, melynek három db előre tüzelő MG FF 20 mm-es gépágyúja, három db MG-17 típusú 7,9 mm-es géppuskája volt az orrban. Tüzereje erősebb volt, mint egy rombolóé. Szabványos védelmi fegyverzet a rádiósterben két db mozgatható MG-81-es vagy MG-15-ös típusú 7,9 mm-es géppuska, s a lövészteknőben egy db MG-81 Z (Zwilling = iker) mintájú 7,9 mm-es ikergéppuska. Az orrban különböző variációkban MG-81 es, MG-15-ös 7,9 mm-es és MG-131-es 13 mm-es géppuskák voltak, valamint MG FF 20 mm-es MG-151/20 mm-es gépágyúk, félig mozgathatóan. Az A-14 altípusnak az orrhoz építve volt egy alsó gondolája, melyben egy mereven beépített nagyobb kaliberű gépágyú nyert elhelyezést.⁵⁴

A típus teljesítmény szempontjából korszerűnek volt mondható, lényegesen felülmúlva mind a Caproni CA-135-ös, mind pedig a Heinkel HE-111-es típus teljesítményeit. Ezt legjobban bizonyítják azok a fegyvertények és bevetési eredmények, melyekkel a debreceni zuhanóbombázók büszkélkedhetnek.

A magyar Légierők hajózó állományának az a része – ide sorolhatom a közelfelderítőket, zuhanóbombázókat és a vadászokat –, mely ebben az időszakban a fronton volt, a második világháború folyamán talán először tapasztalta a korszerűbb gépek előnyeit az előző évek nagy kiábrándultsága után, melyet

az elavult repülőanyag okozott. Az újabb típusokon való repülés egy pszichés és morális kihatással járt együtt, mely párosult a repülőgépek megbízhatóságába vetett rendíthetetlen bizalommal.

Maguk a németek is elsodálkoztak, hogy a kapott géptípusokkal milyen eredményeket értek el a magyar hajózók. Teljesítményeik sok esetben a németekét is túlszárnyalták, annak ellenére, hogy nem a legmodernebb gépeket utalták ki számukra a fronton. Ez a lélektani és hadtörténeti magyarázata annak, hogy a kritikus fronthelyzetben is a debreceni bombázók „állták a sarat”. Természetesen ez a teljesítménynövekedés magával hozta mind a személyzet, mind a gépanyag túlzott igénybevételét, a kitüntetések, vaskeresztek mellé a fakereszteket is... Hozzá kell még ehhez tenni: a tengelyhatalmak légifőlényc megszűnt, s már a szovjet légierő gépei uralták az eget.

A fronton előállott veszteségek nyomán a debreceni századokat összevonták; a 3/2. század parancsnokának, Sándor Béla századosnak az utóda Herder László főhadnagy lett. A század az 1943. szeptember 1-jével életbe lépő átszervezés folytán a 102/1. zuhanóbombázó-század nevet vette fel. 1944. tavaszán Homér Imre százados – öt új személyzettel – váltotta fel Herderéket.

Debrecenben 1943. nyarán Joubert Edvin százados parancsnoksága alatt egy hajózó-távírársz iskola alakult meg, két db CA-135-ös géppel.

1943. június 30-án a HM. Etn. 1. a.-1943/43000 számú rendelettel megalakult az 1. repülő hadosztály, melynek 2. dandára debreceni székhellyel szerepel a hadrendben. A dandár parancsnoka vitéz Fráter Tibor ezredes, akit 1944. július 1-jével vezérőrnaggyá léptettek elő.

1943. júliusában Kovpak partizán tábornok egy nagyobb csoportja, az északkeleti Kárpátok előterében megközelítette a magyar határt. Ezért néhány közelfelderítő és bombázóegységet készenlétebe helyeztek. Mind a magyar, mind a német csapatok – első ízben – főleg felderítésre használták fel a honvéd Légierők egységeit. Rákosy Béla altábornagy, a Légierők parancsnoka, a vezérkar főnökeinek engedélyétől tette függővé a Légierők egységeinek a földi harcokba való beavatkozását. (VKF júl. 29. 5501/7.)

A magyar légi felderítés – még a Kárpátok erdős hegláncaiban is – fel tudta deríteni és ki tudta fürkészni ezt a beszivárgást a front mögé. Mivel a helyzetről a földi csapatok további felderítést kértek, az 7. repülő hadosztály parancsnoka közölte a vezérkarral, hogy bizonyos előkészületek szükségesek a helyzet tisztázására és a repülőök hatékonyabb alkalmazására.

Debrecenben öt db CA-135-ös és egy db JU-86-os bombázót 100 kg-os bombákkal töltöttek fel, bevetésre kész állapotban. Augusztus 3-án – noha a gépek erősen lehasznált állapotban voltak – a partizán alakulatok ellen bevetettek két háromgépes CA-135-ös rajt. Homér Imre százados gépei a 3-as osztálytól, továbbá Inokai százados, Halmay főhadnagy és Klug János őrmester Kolomea és Deletyn között, a hegyes-erdős területen végrehajtotta a támadást. Összesen 48 db 100 kg-os bombát dobtak le a partizánok Nahodna hegyen lévő állásaira. A támadást az

ungvári 4. KF osztály gépei is támogatták. Ez a támadás volt a Capronik utolsó éles bevetése.⁵⁵

A debreceni Caproni-osztályok veterán gépei az otthon maradó hajózókkal és a földi résszel „filmsztárokként” – mintegy századnyi kötelékkel – részt vettek az év végén tartott „Magyar sasok” című film külső felvételein, amit később a debreceni mozikban nagy sikerrel vetítettek le.

Áttérve a katonairól a polgári repülésre: az év folyamán ismét bővült a nyulasai repülőtér, egy 4 katasztrális hold és 600 négyszögöl ingatlannak a beépítésével, parkírozásával, gyepesítésével és bekötőút létesítésével.

A nyár folyamán Hajdúszoboszlón teljesítménytábor működött. Tariska Ferenc (MÁV) a 290 km-re fekvő Titelig repült el. Repülhetett volna tovább is, de azt a parancsot kapta, hogy az ország területét ne hagyja el. Méray Horváth Róbert volt a másik távrepülő. Ő „csak” 270 km-t repült Balatonfüredre. Összesen 33-an indultak távrepülésre. Tízen 100 km-en felüli teljesítményt mutattak fel, 14-en lettek ezüstkoszorús jelvényesek és öten tettek „C” vizsgát. Csörlő- és vontatógépekkel 700 felszállást hajtottak végre. A MÁV sportrepülői már harmadik éve rendezték itt repülőtáborukat, az ország eme vitorlázórepülésre egyik legalkalmasabb helyén.⁵⁶ A debreceni DVSC sportrepülői is rendszeresen táboroztak itt.

A magyar királyi honvéd légierők parancsnoka, Rákosi altábornagy 57.362/el. le. VI. 1943. számú leiratában értesítette a várost, hogy 1943. június 3-ától július 15-éig szünetelteti a lőgyakorlatokat a Hortobágyon, a mezőgazdasági munkálatokra való tekintettel. Egyben kérte a polgármestert, hogy a város a löiskola parancsnokához, v. Modory József ezredeshez forduljon, ha ez az időpont a mezőgazdasági munkálatok elvégzése szempontjából valamilyen akadályt jelentene. Modory ezredes a 10.231/kt.-1943. számú átiratában közölte a város polgármesterével az éles lő- és bombavető gyakorlatok időpontjait, melyekkel kapcsolatban a hortobágyi területen az illetékes polgári megbízottaknak és szerveknek intézkedéseket kell megtenni.

A város törvényhatósági bizottsága tárgyalta a magyar királyi Horthy István Honvéd Repülő Akadémián az 1943/44 tanévben először betöltésre kerülő alapítványi helyekre tekintetbe jövők neveit. Elsősorban Ormós Pál és Joó István, másodsorban Bartha Tibor és Malmos György akadémikusokat jelölték. Egyben ismertették a HM. 435.977/14-1944. számú leiratát, hogy a város kikkel akarja betöltetni az alapítványi pályázatra kijelölt akadémikus helyeket.⁵⁷

Március hóban a szokásos DRC közgyűlésen az ügyvezető elnök bejelentette, hogy az ország összes Nemzeti Repülő Alapkereteiből két-két főből, tehát összesen 24 főből álló ejtőernyőskeret kezdi el az ejtőernyős kiképzést, Nyulason is, mint az ország egyik legelismertebben működő kereténél.

Nevezetes volt számomra az idei, június 28-án megtartott honvédnapi, melyen már mint a Bocskay István 11. honvéd hajdú gyalogezred karpaszományos újonca vettem részt, s még azért is emlékezetes, mert a háborús évek ellenére ez volt a legváltozatosabb műsorszámokkal – közöttük repülőbemutatóval is – tarkítva. Három Búcker műrepüléssel szórakoztatta a stadion közönségét, a műsor kezdetén pedig a

Himnusz akkordjai közben bombázók húztak el díszfelvonulásban a stadion fölött. Ekkor már a Capronik nem kellettek a fronton, nyugodtan repdeshetett az, amelyik még repülőképes maradt. A hírvívő verseny különböző fegyvernemek stafétája volt. A célbafutó a stadion gypére éppen leszálló Fieseler Storch parancsnokának adta át a jelentést, majd a gép rövid nekifutás után keccesen felemelkedett. Igen nagy taps kísérte ezt a manővert.

Az évben az októberi kegyeleti stafétán a repülők sokkal jobbak voltak, mint tavaly: csapatuk a honvédségi alakulatok között a második helyet nyerte el.

A nyulasi motoros keret – dr. Stepper felügyelő jelentése szerint – oly eredményes évet zárt le, hogy az ország első és mintakerete lett. A magasabb szemlélők ide szoktak lejönni bemutatókra. Szomorú érdekessége a nyulasi DRC-keretnek, hogy a mostani légiháború 1941-es első repülő hősi halottja, Sallay István zászlós – a X. KF század pilótája – a keret növendéke volt.

A keret fejlődése legjobban a számok tükrében fejezhető ki. Míg 1939-ben 20 fő 6233 felszállást végzett 472 óra alatt, 1943-ban már 32 fő – néha ennél is több – két turnusban 14 000 felszállást végzett és 1500 órát repült!

Egy szomorú aktus említésével zárom az évet. Kerékgyártó László őrzető, a 2/1. honi védővadász század pilótája augusztusban repülőhalált halt Ferihegyen. Mávag Héjával géppárban zuhanógyakorlat végrehajtása közben gépe szárnytörése miatt lezuhant. A debreceni Hősök temetőjében helyezték nyugalomra, katonai gyászpompával, tiszti küldöttség jelenlétében. A levegőben alacsonyan egy gép körözött, sírjára küldöttség helyezte el a hatalmas, örökzöldből készült koszorút. Feszés vigyázz-állásban ezt mondotta egy repülőtiszt:

„A magyar királyi honvéd légierők parancsnoka nevében teszem le ezt a koszorút...”

Kerékgyártó László az alsó gimnáziumban egy évig osztálytársam volt. Korban két évvel idősebb volt nálunk, már akkor B-vizsgás vitorlázórepülő. Mint katona vettem részt temetésén.

Az 1944-es tragikus esztendő Debrecen városának sok borzalmat hozott. A fronton küzdöttek az egykori 3/1., immáron 102/1. zuhanóbombázó század hajózoí, sok veszteséggel. Homér Imre százados vezetésével a 3/2. század hajózoíinak egy csoportja ment ki Debrecenből először németországi átképzésre, majd áprilisban Herderék felváltására.

A zajló hadműveletek következtében a hadi repülőterek gyakran változtak, és a front véstesen közeledett a Kárpátok előteréhez. A két debreceni bombázószázadból (3/1. és 3/2.) verbuválódott 102/1. zuhanóbombázó század működéséről túlzás nélkül el lehet mondani, hogy emberfeletti erővel és morális tartással igyekezett beavatkozni a súlyos földi elhárító harcokba, meg-megújuló légi támogatással, oly mértékben, mely már-már súrolta az emberi és gépteljesítmény végső határát is... Ezt a küzdelmet szó szerint visszaadni az utókornak csak gyatra próbálkozás, ezért a korabeli repülő-szaksajtót hívom segítségül. A Magyar Szárnyak 1944. évi VII. évfolyama három számában közölt le tudósításokat ezekről a drámai jellegű

repülővállalkozásokról. A január 15-i 2. számban, a 13-14. oldalon, három olyan jellegű kényszerleszállásról számol be gyulai Jankovits Ferenc haditudósító, melyeknél a súlyosan sérült gépek személyzetének életét a pilóták: Magyar Jenő szakaszvezető, Kun Imre őrmester és Homoki István törzsőrmester tudása és lélekjelenléte mentette meg. Egy negyedik esetben pedig Windauer István hadnagy, pilóta súlyos sebesüléssel hozta haza ugyancsak súlyosan sérült gépét. A május 15-ei 10. számban, a 11. oldalon pedig a keleti arcvonalon déli részén lejártszódot olyan haditettéről olvashattunk, melyről maga a 4. légiflotta parancsnoka úgy nyilatkozott, hogy az az év legkiemelkedőbb bombázóteljesítménye volt.

Ez a beszámoló az 1944. április 16-ai bevetés történetét rögzíti, mely alkalommal – önként jelentkezés révén – Herder főhadnagy és Majoros főhadnagy személyzete az arcvonalon mögött mintegy 100 km-re fekvő stratégiai fontosságú Dnyeszter-pontonhidat egymástól eltérő útvonalon, átlósan megközelítve, 2800 kg-os bombateherrel telibe találták, az erős légvédelmi elhárítás ellenére. Mindkét gép többször került tűzharcba a szovjet vadászokkal, de azokat sikerült lerázniuk.

Csupán egy statisztikai adatot idézek az 1944. augusztus 15-ei számból (6-7. o.), mely a Homér-századot említette meg, László István képes riportjában. A 102/1. zuhanóbombázó század és elődje, a 3/1. bombázószázad, frontszolgálata alatt 1800 bevetést hajtott végre a cikk megjelenéséig. Ebben az időben a keleti frontot budapesti repülő-újságírók látogatták Bisits Tibor alezredes vezetésével. László István Homér Imre századossal készített interjút, akinek a személyzete akkor a következőkből állt: Balogh József főhadnagy, megfigyelő, Szalkay János őrmester, hajózó szerelő, és Nagy György szakaszvezető, hajózó-távírársz.

A bevethető gépekben és személyzetekben megfoghatott alakulatot a közben a Dunai Repülőgépgyár által előállított Messerschmitt ME-210-es gépekkel felszerelt gyorsbombázó osztállyal kívánták felváltani. Az 1943-1944-es hadrendfejlesztési irányelv szerint (Vkf. Hdm. Csfség-1943/801 sz. rendelet) a volt debreceni 3. és 4. bombázóosztályok és a 3/2. KF század személyzetéből megalakították a 102. gyorsbombázó osztályt, Debrecen székhellyel. A várható angolszász légitámadások elől az osztály áttelepült a hajdúböszörményi hadi repülőtérré. Az újonnan megalakult osztály feladata az 1. és a 2. magyar hadsereg támogatása lett volna. Hivatalosan a 102. gyorsbombázó osztály 3. századának a R.K.I. állományából való megalakítására a repülőerők parancsnoksága 21.672/M. II. a 1944. sz. rendelete intézkedett; 1944. november 15-én az egész osztályt mozgósították.

Ennek az 1944-es évnek mégis a legfontosabb momentuma volt, hogy Debrecen városa is célpontja lett a szövetséges hatalmak légitámadásainak. Három amerikai és 11 szovjet légitámadás érte a várost, az utóbbiak éjszakánként.

Ezekről a támadásokról – fényképes dokumentációval és részletes statisztikai adatokkal – külön tanulmányt lehetne írni. A legpusztítóbb volt a június 2-ai amerikai támadás. Ennek részletes adatai a Hajdú-Bihar megyei levéltárban található meg a város légoltalmi parancsnokának bizalmas kárjelentési összesítésében.⁵⁸

Néhány fontosabb adat:

A támadás időpontja: 8 óra 46 perc.

A légi tevékenység tartama: 3 hullámban, 1 óra 5 perc.

A riasztástól a támadás megkezdéséig eltelt idő: 24 perc.

A ledobott bombák, fajtájuk és szám szerint: 671 db romboló- és gyújtóbomba, zömében 500 kg-osak. (Itt eltérés van az amerikai forrásoktól, melyek szerint kereken 1000 db bombát dobtak Debrecenre.) Tűzkárt szenvedett 19 épület. Súlyosan rongálódott 139 földszintes, hat emeletes épület és egy templom. Közepesen rongálódott 250 földszintes és 55 emeletes épület, mind lakó- és középület. Hajléktalanná vált 1362 család, 4518 fővel. A halottak száma 475 fő.

A debreceni Köztemető nyilvántartása szerint a halottak száma 499 fő volt. A súlyosan sérültek száma 363, a könnyebben sérülteké 424 fő.

Súlyos károkat szenvedett: a MÁV műhelytelepe, a MÁV-pályaudvar, a Közvágóhíd, a Hajlított Bútorgyár, a Déli sori kőolajtelepek, a Salétrom úti 6. gépkocsizó vontató osztály garázstelepe, a DKV-villamoskocsik remíze, az Ispotály úti református templom, a törvényszék, járásbíróház épületei és az OTI-palota.

A város polgármestere a Köztemető XV/3. sírhelytábláját jelölte ki díszsorhelyként a bombatámadás áldozatainak eltemetésére, akiket a város hősi halottainak nyilvánítottak. A Köztemetőben június 5-én délután négy órakor lezajlott tömegtemetésen a részt vevő gyászoló közönség mintegy harmincezer fő volt.

A légitámadás során Debrecen város területére néhány röpcédula is esett, melyekből csak két darab került a rendőrhatalóság kezébe. A röpcédula negyedíves nagyságú, felső harmadában egy fekete táblán fehér betűkkel festve ez állt: „A szegedi eszmének köszönhetitek.” Az alsó harmadban egy fabódé előlnézete volt látható, ezzel a szöveggel: „Itt az idő, hogy a nép Magyarország becsületét a világ szemében helyreállítsa, most vagy soha.”

Egy négymotoros légierőd lezuhant a város pallagi határában, a Bellegelő nevezetű területen, Szabó Dénes gazda 541. sz. tanyájának búzaföldjére esett le. Három hajózó ejtőernyővel kiugrott, ezeket elfogták. A roncsokban hat, felismerhetetlenségig összeégett hullát találtak. Amerikai forrás úgy említi, hogy a gép ismeretlen okokból a levegőben felrobbant.

Szeptember 1-jéig a légtér nyugodt volt Debrecen felett, kivéve augusztus 21-ét, amikor a város fölött repültek el a hajdúböszörményi repülőtér elleni légitámadásra a B-24-es Liberator-kötélék egyik hullámának gépei.

Azonban ez az időszak sem volt eseménytelen. Az epreskerti repülőteret kiürítették német gépek számára. A gépeket átrepülték Hajdúböszörménybe, a Caproni bombázókat áttelepítették Nádudvar térségébe, a bombalőtérre. Ezeket szalmával álcázták, tanyacsoportszerűen, az Alföldön szokásos tanyaelrendezésben: három-négy gépet egymásba forgattak, hogy felülről nádfedelű házaknak látszódnak. A gépek réteges lemez borításait az idő folyamán az esőtől nedves szalma felhullámoztta. Ponyvatarakokat nem használtak, mert az volt a hivatalos vélemény, hogy a gépek úgysem fognak már repülni. Októberben, Debrecen kiürítésekor a

kolozsvári vadászosztály földi része – amely a Hortobágyon vonult át Tiszafüred felé – felgyújtotta a Capronikat.

Debreceni kuriózum volt a nyáron herceg Odescalchi Miklós tartalékos hadnagy kalandos útra kelése Olaszország felé, titkos kiugrási tárgyalások folytatására. Ő akkor a 102/1. gyorsbombázó századhoz tartozott; kísérőjével külön szálláson helyezték el. A hivatalos formaságokon kívül senkivel sem érintkezett. Ez különösebben fel sem tűnt, miután arisztokrata és felsőházi tag volt. A Messerschmitt ME-210-es típusú, Z+088-as lajstromjelű gépével, Bajusz Károly szakaszvezető, hajózó távirással szállt fel ismeretlen rendeltetéssel, melyről csak később szerzett tudomást a nyilvánosság. A légvédelem június 13-án délelőtt 11 óra körül jelentette Debrecennek, hogy egy ME-210-es gép délnyugati irányban elhagyta az ország légerét. A gépet eddig az időpontig senki sem kereste. Odescalchiék teljes üzemanyagtöltéssel szálltak fel, ami elegendő volt ahhoz, hogy akár Észak-Afrikát is elérjék. Az ország légerét 5000 m magasságban hagyták el. Navigációs hiba miatt Olaszországban egy német repülőtéren szálltak le, és hadbíróság elé állították őket

Nem hagyható ki az év krónikájából a sportrepülés sem. A háborús évek mostoha körülményei ellenére 1944-ben ötéves múltra tekinthetett vissza a debreceni vitorlázórepülés. Eme időszak alatt 472 üzemnapon 13 272 felszállást hajtottak végre a vitorlázórepülőök. A kezdeti háromgépes állomány 12-re szaporodott. Számos „A”, „B” és „C” vizsga, három „D” vizsga, ezen felül több „D”-teljesítmény, szakszolgálati, vontatószolgálati eredmény szerepel az öt év teljesítményei között.⁵⁹

Május végén értesítették a 3005/kt.-1944. számú átiratban a polgármestert, hogy a magyar királyi honvéd repülő Lőiskola parancsnoksága megszűnt, utódalakulata a 102. repülő harc kiképző osztály parancsnoksága lett; a hortobágyi lő- és bombatérrel kapcsolatos ügyek a jövőben a debreceni reptér parancsnokságához tartoznak.

Elérkezett 1944. szeptember 1-je. Ezen a napon két támadás érte a várost és a repülőteret. Az egyik támadás gépei német felségjellel voltak ellátva, a másiké amerikaival.

Reggel nyolc óra tájban az epreskerti repülőtér ellen egy teljesen váratlan alacsony támadást hajtottak végre, amit eddig a magyar repülő-hadtörténelemben – a támadók kiléte és a géptípusok szokatlan volta miatt – jóformán teljesen elhallgattak. Ha már a hadtörténeiszeket nemigen foglalkoztatta eddig a támadók kilétének a felderítése, az olvasók fantáziájára és az időponttal való összegegyeztetésre bízom a következőkben leírtak megítélését...

A repülőtér nyugati oldalán lévő lödombok takarásában, az Egyletkert felől egy század erősségű – egyes szemtanúk szerint ennél több – német felségjelű Messerschmitt BF-109 „Gustav”-típusú kötelék, igen alacsonyan repülve végiglötte az ott állomásozó HE-111-es, JU-88-as, JU-87-es és Henschel-129 B típusú gépeket, valamint egy Messerschmitt 323-as „Gigant”-ot. Sok gép lángba borult. A támadás után kb. 20 perccel kerékpárral már a repülőtéren voltam. Döb-

benetes látvány fogadott: 26 égő gépet számoltam meg, közöttük a hatalmas füsttel égő „Gigant”-ot. Tűzoltókocsit nem láttam, így egyik gép a másik után vált a lángok martalékává. A németek egykedvűen nézték a pusztulást, a személyzet teljesen sokkolta a meglepetésszerű, álcázott támadás. Feltűnő volt nekem, hogy a Mikepércsi úthoz közel, a repülőtér szélén román felségjelű Henschel-129 B típusú csatarepülő gépek is voltak. A támadó gépek keleti irányban hagyták el az ország légtérét. Az olvasónak nem kell különösebben erőltetni az agyát, hogy kitálálja: milyen nemzetiségű pilóták ültek a támadó gépekben, hiszen köztudott, hogy a típusokból kik kaptak egykori szövetségeseiktől, melyeket a délkeleti front összeomlása következtében a németek otthagyni kényszerültek. A Luftwaffe kb. 65 db Messerschmitt BF-109 G-6-os gépet hagyott hátra sérülten. Ezek nagy részét a románok ki tudták javítani, ezen felül a fronton még 1943-ban kaptak a németektől kb. 70 db BF-109 G-6-ost.

A reggeli alacsony támadás után egy órával következett az amerikai támadás, mely 106 fő halottat követelt a lakosságtól a Köztemető nyilvántartása szerint. A polgármesteri kárjelentés szerint az összeomlott, illetve súlyosan sérült épületek száma: 204. A légvédelem egy B-24-es Liberator gépet a „Kettőshegy”-nél – a Monostorpályi útnál – lelőtt. A bombázókat kísérő 325. Fighter Group Mustang P-51 D vadászgépei a debreceni repülőtéren lévő gépeket alacsony támadásban géppuskázták.

Szeptember 15-én volt az utolsó amerikai légitámadás a vasúti hálózat ellen, mely alkalommal 260 fő volt a halottak száma. Ugyanekkor kezdetét vette a szovjet éjszakai támadások sorozata. Az egyik ilyen támadás alkalmával két országos hírű műemlék szenvedett jelentős tüzkárt: az 1805-1827 között felépült Református Nagytemplom, amelyben 1849. április 14-én a Kossuth-kormány bejelentette a függetlenségi nyilatkozatot és a Habsburg-ház trónfosztását – és az 1842-ben épült városháza, melyben Kossuth Lajos lakott 1848/49-ben. A tűzoltók és a légoltalmi alakulatok együttes erőfeszítése is csak nagy nehezen tudta megfékezni a tüzet.

A front közeledtével a repülőtérre helyezték a 3. „Immelmann” csatarepülő ezred II. osztályát Rudel alezredes vezetésével és megfogyatkozott gépparkkal. Innen jártak bevetésekre Észak-Erdélybe.

Október második felében a debreceni repülőtérrel kiürítették, az ott maradt gépeket megsemmisítették. A hangárokat a németek repülőbombákkal felrobbantották.

Ezzel befejeződött az egykori alakulatok és a nyulasi, haderőn kívüli repülés sokéves története – kivéve a debreceni gyorsbombázókét, mely osztály még tovább is harcolt a Duna-Tisza közén, majd Dunántúlon.

Írásom végén szeretnék megemlékezni a volt debreceni Piarista Gimnáziumban végzett, illetve évekig ott tanuló egykori kedves iskolatársaimról, barátaimról, akik élethivatásul választották a repülőpályát. Végezetül köszönetet mondok az 1989-es MAGYAR SZÁRNYAK-ban, valamint e könyvben megjelent dolgozatom megírásához nyújtott segítségért a volt és ma is élő pilóta és hajózó barátaimnak: néhai Szalay Pál főhadnagynak, néhai Orbán István hadnagynak, néhai

Rahl Frigyes hadnagynak, néhai Benkő Tibor zászlósnak, néhai Kasza Imre pilóta szakaszvezetőnek, Bogdándy Sándor őrmesternek, Bod Gyula és Lukács János zászlós-helyetteseknek és különösen Székely Sándor őrmesternek.

Debrecen valamennyi gimnáziumából, polgári és iparitanuló-iskolájából kerültek ki pilóták. Mivel én más területről nem rendelkezem összesített adatokkal, e helyen adnám közre azon a debreceni Piarista Gimnáziumban végzett iskola-társaim névsorát, akik élethivatásul választották a repülő pályát. Tőlük is kaptam indíttatást repülőmúltunk tisztelete és történetének kutatása iránt. Összeállításom talán kedvet ad másoknak is hasonló összesítések készítéséhez, és végre-valahára összeállhat a debreceni kötődésű pilóták valószínűleg terjedelmes névsora.

Felhasznált források jegyzéke

1. Bleriot újság, Debrecen, 1910.
2. Magyar Sándor: Álmodni mertünk. Révai K. 26. oldal.
3. Debrecen város Törvényhatósági Bizottsági Közgyűléseinek (továbbiakban DTBKj.) jegyzőkönyvei 591-1930. bkgy. 980. old.
4. Aviatika, 984-985. oldal.
5. Aviatika, 981. oldal.
6. Aviatika, V. évfolyam, 1929. 3. sz. 58. oldal.
7. Aviatika, VI. évfolyam, 1930. 5-6. sz. 132-134. oldal.
8. Aviatika, VI. évfolyam. 1930. 7. sz. 147-148. oldal.
9. Aviatika, VI. évfolyam. 1930. 7. sz. 153. oldal.
10. Aviatika, VII. évfolyam, 1931. 2. sz. 55. oldal.
11. Debrecen, 1931. március 31., kedd.
12. DTBKj., 204-1931. bkgy. 384-386. oldal.
13. Debreczeni Újság, 1931. május 17., 110. szám.
14. Debreczeni Újság, 1931. május 22., 9. oldal.
15. Aviatika, VII. évfolyam, 1931. 6-7. szám, 221. oldal.
16. Debrecen, 1931. május 24., 116. szám, vasárnap, 2. oldal.
17. Debreczeni Újság, 1931. szept. 22., 212. szám, 4. oldal.
18. Aviatika, VIII. évfolyam, 1932. 5-6. szám, 183. oldal.
19. Debrecen, 1932. szept. 18., vasárnap, 210. szám, 1. oldal.
20. Debreceni Képes Kalendárium, XXXIV. évf., 1934., 155-156. old.
21. Aviatika, IX. évfolyam, 1933. 12. szám, 154. oldal.
22. Debreceni Képes Kalendárium, XXXV. évf., 1935. 129. oldal.
23. Debrecen, 1934. május 10., csütörtök, 3. oldal.
24. Dr. Bognár Kálmán: Látástávolság Magyarországon. 1938. Budapest. Sárkány nyomda.
25. DTBKj., 217-1938. bkgy. 636. oldal.
26. DTBKj., 211-1938. bkgy. 622. oldal.
27. DTBKj., 315-1939. bkgy. 888-889. oldal.
28. DTBKj., 78-1939. bkgy. 241-243. oldal.

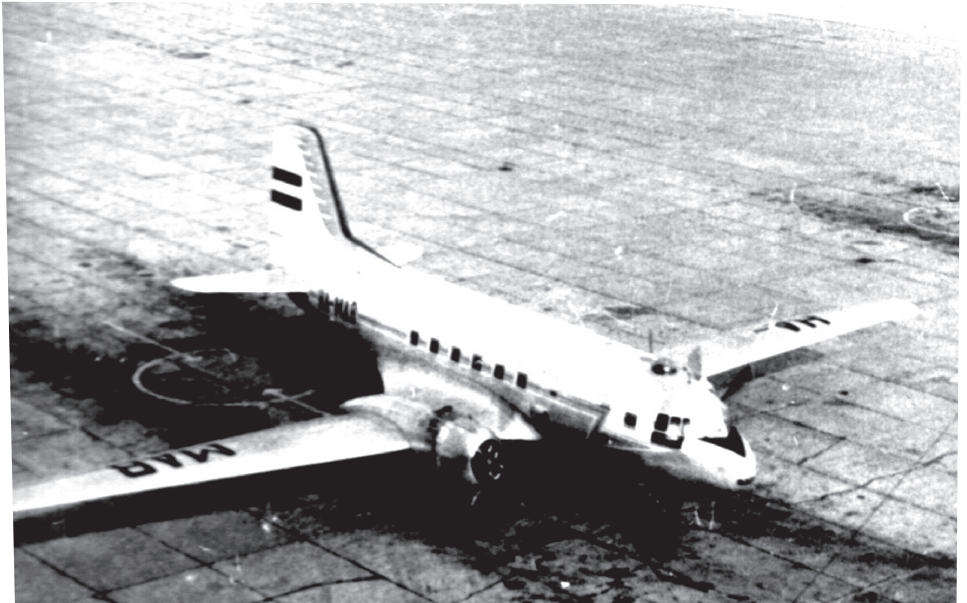
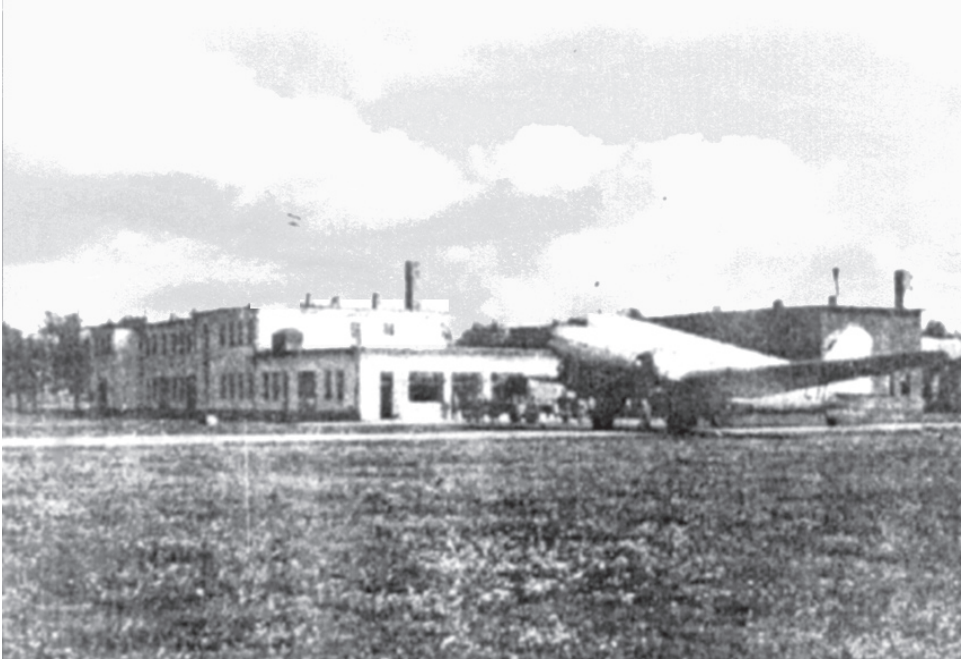
29. DTBKj., 347-1939. bkgy. 966-967. oldal.
30. DTBKj., 103-1940. bkgy. 310-311. oldal, DTBKj., 149-1940. bkgy. 432-433. oldal.
31. Németh János I., vk. őrgy. naplója, a továbbiakban NJN.
32. Kádár Sándor *rep. hadnagy nyilatkozata.*
33. NJN.
34. NJN
35. Tüzoltóság tűzeset nyilvántartása 1940. IX. 14. 74. sz.
36. Debreczen, 1940. október 18., péntek, 5. old.
37. Balássy Miklós vk. őrnagy nyilatkozata.
38. Székely Sándor őrmester nyilatkozata.
39. Dr. Czehe János zászlós nyilatkozata.
40. DTBKj. 77-1942. bkgy. 205-219. old.
41. DTBKj. 147.570/el. 33-1942. térképvázlat. Bp. 42. X. 10.
42. DTBKj. 186-1942. bkgy. 494-497. old.
43. DTBKj. 187-1942. bkgy. 499-500. old.
44. DTBKj. 189-1942. bkgy. 503-504. old.
45. Mocsáry István őrgy. harctéri naplója.
46. Debreczen, 1942. július 1. szerda, 3. old.
47. DTBKj., 343-1942. bkgy. sz. 1012-1013. old.
48. Debreczeni Újság, 1942. augusztus 23. vasárnap, 9. old.
49. DTBKj., 213-1942. bkgy. 552., 557. old.
50. Repülő lőiskola pság. 10.091. sz. kt.-1942.
51. Vkf. Eln. 1. NHJ-1943/1459. és 1601. Kszv. hdm. 43. II. 24. és 28.
52. Dr. Czehe János zls. *nyilatkozata.*
53. Juhász: Magyar-brit titkos tárgyalások 1943-ban. Kossuth kiadó. Budapest, 1978. 204. old.
54. Bill Gunston: Bombers of WW II. 1980. Salamander Books Ltd.
55. Kovács Ferenc: Caproni Ca.135 bis – kézirat.
56. Magyar Szárnyak, 1943. VI. évfolyam július 15., 14. sz.



57. DTBKj. 2-1944. bkgy. 72-75. old.
58. Debrecen város légoltalmi parancsnoka 9/81. biz. 1944. L. O. sz.
59. Magyar Szárnyak, 1944. VB. évfolyam, márc. 15. 15. sz., *Honvédségi Közlöny, Személyes ügyek 1941-1944., Debreceni Köztemető 1944-es nyilvántartása.*
60. MSZ. 1988 27.

A 4. bombázóosztály történetével foglalkozó forrásmunkák

- Kovács Ferenc: *Caproni Ca.135. bis/U – kézirat.*
- Szakonyi István főhadnagy: *Magyar Szárnyak 1942. 6. sz. 11-13. oldal.*
- Németh János vezérkari alezredes *1942-es harctéri naplója.*
- Mocsáry István őrnagy, *osztályparancsnok harctéri naplója.*
- v. Járomy Árpád: *Csatarepülők. Stádium, Budapest, 1943.*
- Mónos Ferenc: *Boszorkányszállítás.*
- Dálnoki Veress Lajos vezérezredes: *Magyarország honvédelme a II. világ-háború előtt és alatt 1920-1945. München, 1972. I. kötet IX. fejezet, 236-238. oldal.*
- ?????: *Három hónap az orosz hadművelési területen Caproni 135-ös bombázón. MSZ 1986. XV. évfolyam 15. sz. 8-21. oldal, folytatás: MSZ 1987. XVI. évfolyam 16. sz. 49-58. oldal.*
- Bajsa Andor hadnagy: *Ez is jól kezdődött... MSZ 1980. X. évfolyam, 10. sz. 27. oldal.*
- v. dr. Ormay József hadnagy: *Mocsáry István naplója. MSZ 1984. XIII. évfolyam 13. sz. 43-45. oldal.*
- ????? *A Nikolajev-i bombatámadás 46-ik évfordulójára. MSZ 1987. XVI. évfolyam 16. sz. 102-104. oldal.*
- v. Szabó István hdp. őrmester: *Egy bombázószázad harcai statisztikában. Honvéd haditudósító század. Magyar Szárnyak 1943. VI. évfolyam, január 1. 1. sz. 10. oldal.*
- Gaál Gyula: *The Bridge over the River Bug. Air Combat March 1978. Number 20. 80-87. oldal.*
- Gaál Gyula: *A 4. önálló bombázó osztályról. Air Combat 1979. nov. Vol. 7. no. 6. 72-82. oldal.*
- v. Ghyczy Tihamér százados: *A magyar királyi honvéd Légierők demokrati-kus szelleme. MSZ 1978. VII. évfolyam 7. sz. 49-58. oldal.*
- v. Ghyczy Tihamér százados: *Az első hazatérés. MSZ 1980. IX. évfolyam 9. sz. 12-14. oldal.*
- v. Ghyczy Tihamér százados: *Zuhannak végre a Boszorkányok. MSZ 1981. X. évfolyam 10. sz. 36-38. oldal.*
- v. Ghyczy Tihamér százados: *Egy Zu-Bo-Boszorkány élményeiből. MSZ 1982. XI. évfolyam 11. sz. 45-50. oldal.*
- v. Ghyczy Tihamér százados: *Babonás „Boszorkány” bombázók. MSZ 1979. VIII. évfolyam 8. sz. 63-69. oldal.*
- Dr. Szabó Miklós: *Az I. Repülőcsoport harcai 1942-ben a magyar források tükrében. Hadtörténelmi Közlemények 1985. 4. sz. 826-856. oldal.*



A hazai közforgalmú repülés és annak debreceni vonatkozásai

*Ahhoz,
hogy a következő fejezet debreceni vonatkozású emlékei vilá-
gosan és hitelesen adják vissza a múltat, szükségesnek láttuk
kissé átfogóbban bemutatni a hazai körülményeket.*

A magyar légi közlekedés teljes egészében elpusztult a II. világháború utolsó éveiben. Az országban nem maradt egyetlen használható repülőgép, biztonsági berendezés, jármű, repülőtér sem.

Megsemmisítették, vagy elhurcolták a MALÉRT összes utasszállító gépét: hat JU-52-est, három FW-58-ast, sőt a tartalék motorokat, légszavarokat is.

A légi közlekedés helyreállítása előtt szinte leküzdhetetlen akadályok álltak. A Közlekedési Minisztérium szakemberei már a béke első napján javaslatot terjesztettek elő a légi közlekedési ügyek saját hatáskörbe való visszavételére.

A magyar légi közlekedés újjászervezéséhez a döntő lépést az 1946. március 29-én megkötött magyar-szovjet kormányegyezmény értelmében megalapított magyar-szovjet polgári légiforgalmi Rt. (MASZOVLET) működésének a megkezdése jelentette. A Budapest székhellyel meghatározatlan időre alapított közös légitársaság magyarországi és nemzetközi járatokat közlekedtetett, emellett a mező- és erdőgazdasági kártevők, az árvizek és erdőtüzek elleni védekezésben is felhasználták a repülőgépeket. A vállalat tevékenységi köréhez tartozott a repülőgépek üzemeltetése, vétele, építése, bérlete és közlekedési utak szervezése (személy-, áru-, posta- és poggyászszállítás). A MASZOVLET részvénytőkéjét 27 millió P képezte, melynek fele a magyar, fele a szovjet alapító fél tulajdonában volt. A társaság alapszabálya szerint az apportot – behozandó vagyont – 20-20 millió P-ben határozták meg, 2660 részvény pedig gépekből, épületekből állott. A magyar fél kötelezettséget vállalt, hogy a társaság rendelkezésére bocsátott két fővárosi (Budaörs, Ferihegy) és kilenc vidéki (Miskolc, Nyíregyháza, Debrecen, Békéscsaba, Szeged, Pécs, Kaposvár, Szombathely, Győr) repülőtérrel, ezeket öt éven belül helyreállítja, biztosítja a repüléshez szükséges épületeket, felszereléseket, és gondoskodik jó karbantartásukról.

A szovjet fél szolgáltatta a vállalat működéséhez a repülőgépparkot, a műszaki, biztonsági berendezéseket, járműveket, segédgépeket, szerszámokat. Így lehetővé vált, hogy az új polgári légitársaság a háborúban bevált, a DC-3-as változatát képező LI-2-es típusú 21 üléses és 2 motoros utasszállító gépeket és PO-2-es típusú 3 üléses 1 motoros postai és un. taxigépeket üzemeltethessen. A szovjet fél biztosította a tartalék motorokat, gépkocsikat, autóbuszokat, adóvevő készülékeket is. A magyar fél apportja a helyreállítandó repülőgépeken kívül a felszámolásra kerülő MALÉRT megmaradt vagyontárgyaiból állott. A személyzet részben

szovjet vezetőkől és pilótákból tevődött össze. A MASZOVLET 1946. augusztus 1-én kezdte meg működését. Egyidejűleg a magyar szervek hozzákezdtek a repülőterek helyreállításához. Az első év keretében végzett munkák célja a budaörsi, *debreceni*, szegedi és szombathelyi repülőtereken a forgalom felvételéhez szükséges minimális biztonsági feltételek megteremtése volt. A Posta rádiótávírársz és műszerész szakemberei újjáépítették a négy repülőtér rádiószolgálatát, felszerelték az adóvevő berendezéseket, kábeleket, iránymérőket. Rohammunkások kijavították a futópályát, a forgalmi és műhelyépületek sérüléseit, biztosították az áramszolgáltatást, tűzoltó felszereléseket, berendezték az irodákat.

Így 1946. október 15-én Budaörs-*Debrecen* és Budaörs-Szombathely között megindulhattak az első járatok. Nem sokkal később a győri és szegedi, majd 1947. elején a pécsi repülőterek helyreállítása és a forgalomba történő bekapcsolása is megtörtént. Mindez természetesen számtalan nehézséggel járt. A futópályák hevenyészett állapota és a hosszúhullámú adókészülékek hiánya, időjárásproblémák és géphibák miatt 1947.januárjában a menetrend szerinti 26-26 járatból Budapest-*Debrecen* viszonylatban 17, Szegedre 13, Győr- Szombathely felé csak 8 járat



közlekedett. A járatok kihasználtsága a kezdeti időszakban nem volt megfelelő. Sok járat 5-10 fizető utassal közlekedett. E forgalomhoz a 21 személyes LI-2-sek helyett megfelelőbb lett volna egy 8-10 személyes géptípus. A *debrecei* járatok kihasználtsága az átlagosnál jobb volt. Tervbe vették a még helyre nem állított miskolci és nyíregyházi repülőterek használhatóvá tételét is.

*Debrece*n egy reggeli és esti körjárat formájában Budapest–Miskolc–*Debrece*n MS 360 járatszámmal és egy *Debrece*n–Miskolc– Budapest MS 361 járatszámmal volt bekapcsolva a légi forgalomba.

A repülőterek rádiószolgálatát a belföldi repülések megindulásakor a Posta látta el szakszeméllyel és technikai berendezésekkel. A tervezett középhullám-hosszon történő kommunikálás helyett, berendezések hiányában, rövidhullámú üzemmódban indult meg a rádióforgalmazás. A légi járművek és a földi szolgálat között, valamint a repülőterek egymás közötti üzenetváltásaira „ZZ” eljárású morzejeleket használtak. A forgalom beindulását követően a MASZOVLET vezetése több olyan szakszerűtlen intézkedést is hozott, melyet a Posta a repülés biztonságára való hivatkozással nem tudott elfogadni. Felszólította a vállalatot, hogy állítson fel saját személyzetet, mert tovább nem biztosítja a Posta jó hírnevének veszélyeztetése miatt dolgozóit erre a feladatra.

A szakszemélyzetnek lehetősége volt a választásra, hogy a MASZOVLET dolgozói lesznek, vagy maradnak a Postánál, és kivonulnak e munkaterületről. Akik a repülés iránt elhivatottságot éreztek, mind az előbbit választották.

A légi forgalom beindításához szükséges rádióhálózat kiépítésére nem volt meg a megfelelő pénzügyi keret. Ezért az ideiglenes rádióhálózat kiépítése FUG 10-es rádió berendezések alkalmazásával volt megoldható. Az olcsón felvásárolt berendezésekbe ún. ikeradókat építettek, melyek két (1 rövid és 1 hosszúhullámú) hálózati csatlakozású 70 wattos adóberendezésből állt. A forgalom biztonságának növelése érdekében telepítésre került *Debrece*nbe is egy 700 wattos, és egy 200 wattos adóberendezés. Ugyanis a MASZOVLET részéről felmerült a kívánság, hogy minden repülőtéren egy nagyobb teljesítményű, hosszúhullámú adót szereljenek fel célirányadóként. Ez automatikus billentyűző szerkezettel volt ellátva, mely folyamatosan adta a repülőtér hívójelét. Ezeket a jeleket kb. 300 km-ről már fogni lehetett. *Debrece*nben az első iránymérő „gónió” állomás a mai Gázvezeték utca és a repülőtér közötti területre volt telepítve, ahol rádiós műszaki szolgálat látott el folyamatos ügyeletet. Az ő feladatuk volt az is, hogy jelentsék a rádiótávírársz-irányítónak rossz látási viszonyok esetén az érkező gép átrepülését a rádióállomás fölött. Ő továbbította a gép helyzetét és az egyéb információkat a fedélzeti rádiósoknak. 1948-tól kiépítették a rövidhullámú berendezéseket felváltó közép- és hosszúhullámú rendszert, mely az időjárás körülményeitől függetlenül lehetővé tette a vakrepülés alapján a repülőtér megközelítést.

1960-ban *Debrece*nben a szovjet repülőtér belterületéről új helyére költözött a polgári irányító és meteorológiai szolgálat. Ezzel az irányadót is áttelepítették az újonnan átadott MALÉV épület mellé.

Hazai légi közlekedésünk debreceni emlékeiből

*Ünnepélyesen fogadták kedden a debreceni repülőtéren a Maszovlet első menetrendszerű utasszállító gépét. A fogadáson Ory István főispán és Szendrei alpolgármester vettek részt, akik rövid beszédben méltatták a nagy jelentőségű eseményt. Berbics Lajos közlekedésügyi államtitkár válaszolt az üdvözlésekre, és hangsúlyozta, hogy Debrecen bekapcsolása a repülőjáratba nagy lépéssel viheti előre a város kereskedelmének fejlődését. Ezzel a menetrendszerű forgalom Budapest és Debrecen között megindult.
Néplap 1946. október. 7.*

Személyes visszaemlékezések

A debreceni repülőtér már a két háború között is katonai repülőtérként működött, így fontos szerepet játszott a II. világháború alatt. Az 1941-es jelentős arányú építkezések, korszerűsítések irányítója Mile Lajos akkori építészmérnök tiszt volt, aki a háborút követő építkezések idején a város építészé lett. Ő a következőket mondta el a reptér történetével kapcsolatban:

– Mielőtt megindult volna a magyarországi belső polgári légiforgalom, még 1946 tavaszán illetékesek tisztázni akarták a repülőtér tulajdonjogát. Ennek rendezésére Debrecenbe, az akkori kerületi parancsnokságra érkezett egy magas rangú katonai csoport, Vorosilov marsall tábornokaiból, és tőlem az után érdeklődtek, hogy ki milyen pénzből építette a repülőteret, s annak épületeit. Amikor tisztázódott, hogy teljesen magyar pénzből, mivel még az 1944. évi negyedéves és fél-éves elszámolások, számlák igazolása, a vállalkozók kifizetése is pengőben történt, felkértek, hogy további felvilágosítást adjak az építkezésekről, a tervekről, költségvetésekről. Ezek után közöltem, hogy én még 1945 februárjában megmentés végett Dunántúlon, Vaszar község főutcájában egy gazdálkodó pincéjében az összes dokumentumot becsomagolva befalaztam munkatársaimmal, az ott dolgozó mérnöktisztekkel, akik az elszámoltatásban vettek részt. Közöltem azt is, hogy a befalazás épségben van, mert 1945 nyarán amikor Vaszaron jártam, személyesen meggyőződtem róla. 1946. nyarán a kerületi parancsnokság és az illetékes repülőtéri gondnokság felkért, hogy kerítsem elő a terveket. Természetesen minden költséget megfizetik, és külön gépkocsit bocsátanak rendelkezésemre.

Egy repülőtéri katonai gépkocsival Dunántúlra utaztam, s ott a községben megkerestem azt a pincét, ahol 45-ben befalaztam a terveket. A tervek és a többi iratok már nem ott voltak, mert a gazdának kellett az 1945-ös szünet utáni hordó és bor elraktározására a pincehelyiség. Az iratokat a debreceni és más magyarországi repülőterek terveivel együtt az udvarban lévő magtárban találtam meg. A

dokumentumokat tartalmazó ládák már felbontott állapotban voltak, de a szükséges épületekre, betongurulóra és felszállópályára vonatkozó terveket megtaláltam, összekötöttem, és a többi irattal együtt Budapestre, az akkori Közlekedési Minisztériumba szállítottam. Ott a repülőterek után érdeklődő, és emlékezetem szerint hozzáértő civil ruhás vezetőknek adtam át. Megköszönték, és kifizették a háromnapos napidíjamat, kb. 200 Ft-ot.

Később, de még 1946-ban, a repülőtéren mint építésvezető dolgoztam, a debreceni Építőmunkások szövetkezetének alkalmazottjaként, és ott szakirányú brigádokkal a megrongált épületek helyreállítását végeztetem. Ezek között volt a MASZOVLET-fogadóépület is. Ez az épület a háború alatt 1944-ig műszaki épület és raktár volt. A háború végén (ami Debrecenben már 1944. október 19-én bekövetkezett) szerencsére nem robbantották fel, de alapos helyreállítást igényelt ahhoz, hogy betölthesse új funkcióját. Az előtér betonja szintén épségben maradt. Az épületek felújításával egy időben elkészült a gurulót és a felszállópálya felújítása is, és ezzel alkalmassá vált a repülőtér a légiforgalom fogadására.

Mire elkészültek a munkálatok, Budaörsön már kijelölték a Debrecenbe kerülő személyzet is. Így került sor Perényi Vilmos kinevezésére, aki 1946-tól 1980-ig, nyugdíjazásáig a debreceni repülőtéren dolgozott repülésirányítóként. A kezdeti időkről kérdezve így emlékezik vissza a hazai közforgalmú repülés megindulására:

– A háború alatt a magyar légierőnél rádiósként szolgáltam. A leszerelést követően elévéltem a posta nemzetközi rádiós- tanfolyamát, és ezután a budaörsi repülőtérré kerültem rádióállomás-kezelőnek. Röviddel a forgalom beindulása előtt személyzetet toboroztak Debrecenbe a repülés földi kiszolgálására, irányítására. Ekkor kerültem kinevezett rádióállomás-vezetőnek a repülőtérré.

1946 október elején, teherautóra felpakolva, Budaörsről harmadmagammal érkeztem Debrecenbe, Gyüre Ferenc távirással és Slanek József műszerésszel. Hoztunk magunkkal egy RSZBF morzeüzemben dolgozó fedélzeti rádió adó-vevő berendezést, amelyet a fogadóépület tetejére telepítettünk. Kaptunk hozzá egy áramtermelő generátort is, de szükség esetén akkumulátorról is tudott működni. Az épület egyébként, ahová berendezkedtünk, s amely az utasok fogadására is szolgált, a felújítás ellenére elég mostoha külsőt mutatott.

Ez a három fő képezte tehát az induláskor a repülőtéri rádióhivatalt, ami akkor még a posta fennhatósága alá tartozott. Így tulajdonképpen ugyan a repülést szolgáló, de a postához tartozó személyzet látta el az irányítást, ill. az irányítástechnikai feladatokat. Ezért a tevékenységért a MASZOVLET anyagi ellenszolgáltatást nyújtott a postának egészen 1953-ig. Ezt követően már a MASZOVLET látta el ezt a feladatot, átvéve bennünket, beolvasztva az állományába. A mi feladatunk volt a gépekkel való rádiókapcsolat tartása.

A repülőtérré érkezett még Budapestről Arancs Antal, valamint Polgár László repülőgép-gépszerelő és Szabó Sándor, aki az Aranybika szállodánál kialakított helyiségben jegyeladással foglalkozott. Ez a beosztás akkoriban még a reptérvezető irányítása alá tartozott. Ők képviselték a MASZOVLET-et, kiegészítve a helyi

lakosság köréből felvett egy segédmunkással és egy buszsofőrrel, akinek feladata a már akkor is veteránnak számított 21 személyes autóbusz vezetése volt. Ebben az utas ülések száma megegyezett a LI–2-es utas férőhelyeinek számával.

Az utasok a városi irodában várták meg a gép érkezésének idejét. Ha a rádiószolgálat már biztos közleményt kapott a számított érkezési időről, akkor szóltak be csak az irodába, hogy indulhat a busz a repülőtérre az utasokkal. Ugyanis volt olyan eset, hogy időjárás elromlása miatt késve érkezett, vagy visszafordult a gép, és ilyenkor a várakozás a városban kellemesebb körülmények között történt, mintha kint a reptéren kellett volna tartózkodni.

A MALÉV debreceni jegyirodájának történetétől elválaszthatatlan Kapitány Ferenc neve, aki a legtovább látta el feladatát a hőskorszaktól 1987-es nyugdíjaztatásáig. Kezdetben, a belföldi és nemzetközi, majd a belföldi forgalom megszűnése után, – mivel ez az iroda egyedüli vidéki kirendeltségként működött, – nemzetközi jegyek és helyfoglalások ügyintézője is volt. Feltétlenül meg kell említeni későbbi debreceni kollégáját, Kovács Ferencet is, aki szép karriert futva a MALÉV vezérigazgatói székig jutott a pályafutása során.

A forgalom megindulása után az egész földi személyzetnek egy Burgyin nevezetű szovjet parancsnoka volt – folytatta Perényi Vilmos, – mivel a repülőtéren szovjet harci repülőegységek is állomásoztak. Ők azokban az időkben keveset repültek, így nem volt szükség komolyabb koordinációra az alakulat irányítása és a mi irányításunk között. Mindig tudták, hogy mikor érkezik hozzánk gép, és ennyi elég volt. Ha szükség volt rá, a gépeink kiszolgálásához maximális segítséget nyújtottak. Akár az ingyenes tankolásra gondolok, akár a műszaki segítségre, amiket azután a MASZOVLET különböző ajándécsomagok formájában megköszönt.

Az első gép érkezésekor az ő általuk már korábban telepített irányadót használtuk mi is. Később kaptunk Budaörsről egy saját irányadót, amit a főépületektől nem messze állítottak fel. Úgyszintén ekkortájt kaptunk egy URH adó-vevővel felszerelt startkocsit, amiben a reptervezető foglalt helyet a gépek indulásakor, vagy érkezésekor. Közleményeit a főépületben lévő rádiósszobában mi vettük, és továbbítottuk a rövidhullámú rádiókon morzejelekkel a gép rádiósának. Évek elteltével ez a rádióállomás az épületből kitelepült a reptér szélére, egy adóházba, ahol már megnövekedett a berendezések száma is, de az irányítási szisztéma még ugyan az maradt. Így utólag visszagondolva ez az irányítási módszer roppant korszerűtlen és veszélyes volt.

1946. október 15-én, kedden napos, de párás idő fogadta a délelőtt 9 órakor landoló első LI–2-es járatot. A város vezetői és a lakosság örömmel üdvözölte ezt az új lehetőséget, ami meggyorsította a főváros és a többi nagyváros közötti összeköttetést. Gyorsan népszerűvé vált, olyannyira, hogy nem volt egyszerű jegyet szerezni az akkor még csak naponta kétszer közlekedő gépre, mely egy reggeli és egy itt éjszakázó esti körjáratból állt. Később azután napi négy gépre bővült a járatok száma. A repülés lehetőségét a helyi újság már a megindulás előtt propagálta, de a városi iroda alkalmazottja is felkereste a nagyobb vállalatokat,

ismertette a megnyílt új utazási lehetőséget, népszerűsítve ezzel a repülés nyújtotta máig is felülmúlhatatlan előnyöket más közlekedési formával szemben. A gyors és biztonságos szállítás előnye az áruszállításban is hamar tért hódított. Gyakran adtak fel csirkét, bárányhúst, málnát és más primőröket, textíliát és más termékeket Debrecenből. Voltak olyan különjáratok is a későbbiek folyamán, amelyek csak árut szállítottak.

A mindennapossá vált forgalom sok érdekes, olykor izgalmas történetet hozott a reptér életébe. Nem volt ritka a személyi változás sem. Mivel katonai reptér is voltunk, az 50-es évek politikai helyzete nálunk jobban érezhető volt, és ez nem ritkán okozott kényelmetlenséget nekünk. A „kék” és „zöld ÁVÓ-sok” (utóbbiak határőrök voltak) tucatjai vettek körül bennünket folyamatosan, akiknek feladata az utasforgalom és a repülőtér személyzetének ellenőrzése volt. Szerettünk a repülésért dolgozni, és mindent elkövettünk, hogy tőlünk telhetően a legjobban és a legnagyobb biztonsággal kiszolgáljuk az érkező, vagy induló járatokat. Ez is elősegítette azt a jó statisztikát, hogy az ott dolgozók hibájából nem fordult elő „repesemény” évtizedek alatt – emlékezett vissza Perényi Vilmos.

Történések az 50-es évektől a megszűnésig

Az 50-es évek végén a forgalom alakulása miatt szükségessé vált egy, az utasfogadásra megfelelőbb körülményeket nyújtó épület létrehozása. Mivel az objektum katonai jelentősége is megnövekedett, az új forgalmi épület már kikerült a repülőtér belsejéből, és annak a közúthoz közeli széléhez épült. Ezt az új építményt 1960-ban adták át a MASZOVLET nyomdokába lépő MALÉV-nek. Itt már együvé kerültek az addig két helyen, az adóházban és a reptéren szolgálatot végzők, a technikai berendezésekkel és irányadóval együtt. (Itt kapott helyet az Országos Meteorológiai Szolgálat debreceni főállomása is.) Ennek az új épületnek a fő hibája – azon kívül, hogy egy erősen talajvizes területre épült, ami elősegítette a gyors állagromlást – az volt, hogy az akkori idők LI–2-es és IL–14-es gépeinek utasférőhely-kapacitására tervezték. A későbbiek folyamán már kicsinek bizonyult, amikor a belföldi forgalom 1968-ban bekövetkező megszűnése után, mint a legjobb egyéb feltételekkel rendelkező vidéki repülőtér, kiterőként szerepelt a MALÉV menetrendszerű és charter járatai számára. Az időközben megjelenő új és nagyobb befogadóképességű gépek kiszolgálási feltételeinek hiánya, illetve elavulása is hozzájárult ahhoz, hogy 1977-től gyakorlatilag megszűnt ebben a funkciójában létezni. Az áruszállítás is átterelődött a közutakra, hűtőkamionok vették át a gyorsan romló áruk szállítását.

1973-tól az LRI vette át az épületet és az ott szolgálatot teljesítő személyzetet. Az utolsó nagyobb jelentőségű megnyilvánulás a repülőtér életében az 1977-es magyar – román vezetői találkozó volt

Szarka László, az akkori repülőtér vezető elbeszélése szerint hatalmas előkészület előzte meg a „Kárpátok géniuszának”, Nicolae Ceausescu román államfőnek és Kádár János magyar pártfőtitkárnak találkozását. Az 50-es évekre

emlékeztető titkos ügynökök és államvédelmi „szakemberek” költöztek a repülőterre és annak környékére már napokkal az érkezés előtt. Mind a román, mind a magyar fél részéről maximálisan igyekeztek biztosítani a fogadást. A leglényegesebb azonban, hogy pontosan mikor is érkezik Ceausescu és milyen légi járművel, szinte az utolsó pillanatig titokban maradt. Ezért mindenre fel kellett készülni, és így elhozattak egy kiváló állapotban lévő utaslépcsőt is Ferihegyről arra az esetre, ha repülővel jönne, nem pedig helikopterrel, mint arról korábban szó esett. A lépcsőt éjszaka hozták, ugyanis a Keleti-főcsatorna hídjánál le kellett tenni a közútra, hogy a híd alatt átférjen, és ezzel ne okozzon forgalmi dugót a művelet. Végül is az utolsó pillanatban derült ki, hogy IL–18-assal érkezik az államfő. A leszállás simán megtörtént, és a gép a régi MALÉV épület elé lett beállítva, a jó előre üzemekből, gyárakból kirendelt üdvözlő és tapsoló közönség elé.

Ennek az évnek még volt egy nevezetes eseménye – mesélte Szarka László. Tulajdonképpen ebben az évben szűnt meg a debreceni repülőtér a MALÉV kitérő repülőtereként üzemelni. Német turistacsoportot vitt volna vissza Ferihegyre egy üresen érkező IL–18-as, amikor idefelé jövet kb. Polgárkörnyékéről visszafordította az irányítás a gépet. Az történt, hogy valakinek az „illetékesek” közül a fülébe jutott, miszerint magyar gép szovjet repülőterről akar nyugat-német turistákat szállítani ... Ez akkoriban a magyar állambiztonsági és katonai szervek számára főbenjáró bűn lett volna. Így azután a már a repülőtéren tartózkodó és a hortobágyi kirándulás után karikást csattogató, jókedvű, kissé alkoholos állapotban lévő bajoroknak igen nehéz volt elmagyarázni a történeteket, és hogy kénytelenek busszal Pestre utazni. Mellesleg, ha akarták, már eddig is lefényképezhatték a szovjet hangárokat és a repülőteret, amíg ott várakoztak.

A debreceni repülőtéren pedig igen is volt jelentősége. Ez leginkább az 1975. január 15-én történt ferihegyi légi katasztrófa kapcsán derült ki. A MALÉV két Berlinből érkező IL–18-asa közül a rossz időjárás miatt a HA-MOA lajstromjelű gép a debreceni repülőteret választotta kitérőül, a HA-MOH a ferihegyi leszállást erőltette. Amelyik személyzet Debrecenben landolt, életben maradt. Amelyik a ferihegyi leszállással próbálkozott, a köd miatt a leszállópálya mellett csapódott a földbe és a szerencsétlenséget senki sem élte túl. A fedélzeten a személyzeten kívül utas nem tartózkodott, mivel ők már előzőleg busszal érkeztek Magyarországra. Azonban ez sem volt elég indok arra, hogy az állam kitérő repülőterként sem engedélyezte működni a szovjet-magyar használatban lévő repülőteret. Ezzel Magyarország Albániával azonos szintre „emelkedett”, mivel Európában csak ennek a két országnak nem volt saját kitérő repülőtere. Az igazsághoz hozzátartozik, hogy a pilóták szívesebben mentek a bécsi kitérő repülőterre mint Debrecenbe, egyrészt a valutában kapott külföldi napidíj miatt, másrészt a technikailag jobban felszerelt, több szolgáltatást nyújtó létesítmény miatt.

Miután megszüntették hivatalosan is a repülőtér kitérő szerepét, már csak a közforgalmon kívüli kisgépek fogadását biztosította az LRI ott szolgálatot teljesítő személyzete. Az itt dolgozók reményeit az gyújtotta fel utoljára, hogy a 80-as évek elején egy nagy arányú épület felújítást és korszerűsítést hajtottak végre az LRI

megbízásából. Azonban 1984 döntő fordulatot hozott. A KM határozata alapján megszüntették a debreceni szolgálatot.

1984 április 13-án elbúcsúztatva az utolsó „Pilátus” repülőgépet, mellyel Obrotka Gyula az akkori Légiforgalmi Főosztály vezetője távozott, lezárult egy négy évtizedes korszak a polgári repülőtéren életében.

Feltétlen említést kell tennünk a repülés számára nélkülözhetetlenül fontos meteorológiai szolgálatról. A belföldi repülés megindulásától kezdve folyamatosan elősegítette a légiforgalom biztonságát, rendszeres, éjjel-nappal észlelő szolgáltatásaival. Az állomás fontos adatokat küldött az Országos Meteorológiai Szolgálat és a hazai katonai és polgári repülőterek felé. Folyamatosan küldte a légiközlekedés számára speciálisan kódolt adatokat (METÁR, QAM táviratokat), félórás pontossággal tájékoztatta mindazokat, akik Debrecen felé akartak repülni. URH rádión és telexen továbbították a kékestetői begyűjtő állomásnak a legfrissebb adatokat.

Az 1980-ban megépült új, 2500'40 méteres futópálya a legnagyobb havazás után is rövid időn belül tiszta volt a szovjetek által végzett folyamatos takarítás miatt. Az akkori szolgálat tulajdonképpeni feladata az volt, hogy a reggeli aktuális időjárás és pályaállapot jelentést leadja AFTN speciális légiforgalmi szolgálati telexen a ferihegyi repülésvezetőnek, valamint elősegítse az esetlegesen érkező kis gépek le és felszállását a szovjet harcállásponttal egyeztetve, melynek rádió hívóneve „GORZSET” volt. Akkoriban sem tudott minden pilóta oroszul, így néha elkelt a segítség a szovjet irányító és a gép személyzete között. Olykor még átjátszó rádióállomás szerepét betöltő közvetítő feladat is volt.

Az 1984-et megelőző 5 évben a polgári forgalom minimálisra csökkent. Átlagban havonta négy-öt kis gép érkezett. Általában a vízügy, légirendészet és a mentőszolgálat gépeit fogadták.

1946. októberétől az 1984-ig, a polgári hasznosításának megszüntetéséig az alábbi személyek teljesítettek szolgálatot a repülőtéren: Gyüre Ferenc távirás, Slanek József műszerész, Berki László repülőtéren vezető, akit Szarka László reptérvezető váltott fel, és maradt közel 20 évig ebben a beosztásban. A további munkatársak: Horváth Kálmán, Perényi Vilmos, Zimonyi Kálmán légiforgalmi irányító, rádiósok, Takács Gyula rádióműszerész, aki a rádiók, s irányadók karbantartását végezte, valamint Lőrincz Magda takarítónő. Ők a kezdetektől a nyugdíjazásukig a debreceni repülést szolgálták.

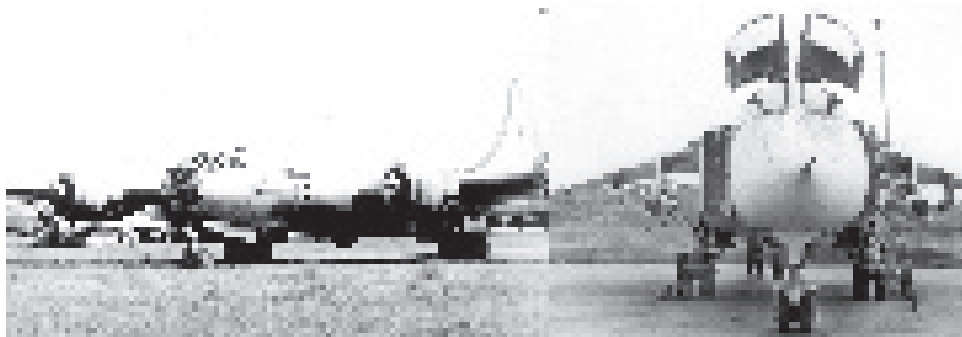
1979-ben került a reptérre két kolléga nyugdíjazását követően Deleff István és Bodnár Károly irányító gyakornoknak az LRI állományába, akik a mai napig is a légiforgalomban dolgozó szakemberek.

Emlékek a harci ezredről

A debreceni ezrednek az óriási repült óraszám ellenére az öt évtized alatt viszonylag kevés rendkívüli repülőeseménye történt, mely a megyét, illetve a várost érintette.

A 70-es évek elején egy IL-28-as leszálláshoz történő megközelítés közben a repülőtér DNY-i végénél húzódó vasúti töltésnek ütközött.

A 1982-ben az egyik SZU-24-es harcászati bombázó leszállás után a pálya elhagyás előtt kénytelen volt megállni. Az ok egyszerű, de félelmetes volt.



Elfogyott az üzemanyag... Kommentár nem kell ahhoz, mi lett volna, ha ez épp a város felett történik. Bár ez a gép a 05-ös ÉK-i irányba szállt le, így talán nem következett volna be akkora katasztrófa.

A következő baleset 1984-ben történt, egy SZU-24-es haza felé jövet hajtóműhibát jelentett a Keleti-főcsatorna környékén. A gépet Lazebnij alezredes, az ezredparancsnok és egy magas rangú szemlélő vezette. Túl sok idő nem volt a cselekvésre, az egyre romló hajtómű paraméterek miatt a személyzet kénytelen volt katapultálni. A gép Nagyhegyes környékén a gáztározóktól nem messze csapódott a földbe. A gép megsemmisülésén kívül szerencsére senki és semmi más nem sérült meg.

Az utolsó eset a kivonulás előtti évben történt, amikor egy felszállóban lévő MIG-27-es egyik üzemanyag póttartálya leesett a repülőtér közelében lévő Mikepércsi-út egyik házának udvarába. A lakóház ugyan megsérült, de más sérülés nem következett be. Az okozott kárt az alakulat azonnal elkezdte helyreállítani.

A repülőtéren 1944. októberétől a kivonulásig az alábbi repülőgép-típusok állomásoztak: A szovjet bevonulást követően PE-2-es bombázók és LI-2 szállítógépek voltak jelen. 1947-ben a háborúban megsérült amerikai B-17-es bombázók gyűjtőhelye volt. Ezeket a gépeket a megjavítás után a Szovjetunióba repülték át.

A legtovább az IL-28-as könnyű bombázó és JAK-28-as több feladatú vadászbombázó különböző változatai teljesítettek szolgálatot. Ezt követte 1980-tól a közel öt évig itt lévő SZU-24 harcászati bombázó. Az utolsó öt évben a MIG-27-es vadászbombázók és a kiképzéshez MIG-23 UTI gépek látták el a varsói szerződés által rájuk bízott kiképző és harci feladatokat.

A város lakóira ható zajterhelés a repülőtér közelségéből adódóan igen nagy problémát jelentett. Rendszeresek voltak a kora reggeltől késő estig folyamatosan

tartó fel és leszállások. Még karácsony szent estéjén is előfordult, hogy repültek. Az utolsó években azonban visszafogottabbá váltak a kiképzések és egyre jobban figyelembe vették a parancsnokok a lakosság igényeit.

Jó kapcsolat kezdett kialakulni a hajdúszoboszlói és nyíregyházi sportrepülők, valamint az alakulat között, amely abban is megnyilvánult, hogy a szovjet légierő napjára rendszeresen meghívást kaptak. A hajdúszoboszlói sárkányrepülők több alaklommal vettek részt ezen az ünnepségen Végh Sándor akkori klub vezető szervezésében, aki egyébként nagyon jó személyes kapcsolatban állt a szovjet parancsnokkal. Ezt a jó viszonyt az is bizonyítja, hogy amikor a Repülés Irányító Főközponttól nem volt engedély a Hajdúszoboszlón történő repüzemre, – mivel a harci gépek iskolaköre ott húzódott –, telefon egyeztetés után a debreceni parancsnok nem egyszer engedélyezte a repülést.

A kivonulás...

A repülőtér polgári használatának megszűnését követően elképzelhetetlen volt az 1990-es politikai fordulat.

A nemzetközi politikai helyzet, a Szovjetunióban és a volt szocialista országokban bekövetkező demokratizálódási folyamat, valamint a két világhatalom közötti pozitív változások következtében Magyarországról is megkezdődtek a szovjet csapat kivonások.

A repülőterek közül elsőként a Debrecenben állomásozó repülőezred távozott. Új bázisuk az oroszországi Murmanszk lett. Végleg elnémult a „GORZSET” hívónevű harcálláspont rádiója, amikor utolsónak Viktor Ivanovics Zavrazsnij ezredes MIG–27-ese is elhagyta Debrecen légtérét.

A repülőtérről leszerelték és magukkal vitték azokat a technikai eszközöket, radarokat, fénytechnikát, kiszolgáló és műszaki infrastruktúrát, amelyeket az új helyükön is használni tudtak.

Zavrazsnij ezredes úriember módjára kívánt megválni ezredével az 50 éves jelenlét után a bázistól, amikor átrepültek az új murmanszki állomáshelyükre. Ennek érdekében mindent elkövetett, hogy kultúrátlan, rongálások nélkül adja át a repülőteret és a laktanya lakótelepi részét. Nem is volt semmi, ami rossz fényt vetett volna az ezred kivonulására, kivéve annak az IL–28-asnak a sorsát, amely egy betonemelvényre kiállított gépként díszelgett az üzemi terület és a laktanya rész között.

Ezt a relikviát szerette volna megmenteni a jövő számára Végh Sándor, a volt hajdúszoboszlói reptérparancsnok, aki ezekben az időkben a repülőtér további üzemeltetésére aspiráló cégek egyikének a KONEXUS Rt-nek volt a helyi képviselője. Azonban a parancsnokkal történt előzetes megegyezés ellenére, – bizonyára a helyettes és a parancsnok egyet nem értéséből adódóan – a helyettes intézkedésére feldarabolták és az egyik debreceni MÉH telepre szállították a muzeális értékű gépet. Pedig már az is kuriózumnak számított, hogy a szovjet főparancsnokság tőköli vezetésnél is sikerült az ajándékozást jóváhagyatni, mert állítólag volt egy

olyan felsőbb parancsnoki utasítás, miszerint a szükségtelennek tűnő eszközöket meg kell semmisíteni.

A rongálásokat, amelyek a repülőtéren mégis bekövetkeztek, részben a kunmadarasi repülőtér néhány nappal később Magyarországról kivonuló szovjet katonái követték el. A debreceniek kivonulása után néhány nappal három teherautóval megérkezve mindent elvittek, ami még könnyen mozdítható volt. Az objektumot őrző magyar katonáknak saját leltárihiányukra hivatkoztak, de valójában rövidesen a MÉH telepen lettek értékesítve az elvitt tárgyak. Rájuk már nem vonatkozott a korábbi „gentleman’s agreement”. A honvédség által rövid ideig tartó őrzés, majd a KVSZ által megbízott őrző-védő szervezet ideje alatt még tovább romlott az objektum állaga. A 150 tonna körüli bombabiztos hangár ajtók csak azért nem tűntek el, mert túl feltűnők és még inkább túl nehezek lettek volna. Ugyanez a vízesapokat, kapcsolókat, a pályavilágítás gyökértépővel kihúzott rézkábeleit már nem védte. Az üzemanyag-tároló tartályok szétvágására már felállította a plazmavágót egy élelmes budapesti vállalkozó, mikor Szabó Lukács képviselőnek és nekem sikerült közbelépnem – emlékezett vissza a repülőtér fekete napjaira Végh Sándor.

A rendszerváltás következményei

A szovjet repülőezred 1990 május 18-án történő kivonulása után a debreceni repülőteret is elérte a jelentkező jövőbeni üzemeltető jelöltek „aranyláza”. Nagyravágyó reményeket látott a polgári hasznosításban több szervezet is. Ezek közül a két legesélyesebbnek a Ferihegyet is üzemeltető LRI, melyet Debrecenben a Conexus Rt. képviselt és a mezőgazdasági repülőszolgáltatból átalakult Air Service látszott.

Ez nem egyszerűen két konkurens cég volt, hanem két koncepció. Az LRI, mint állami vállalat az állami tulajdont akarta működtetni saját hasznára-kárára, kiterő, charter és kisépés-repülőterként. A város haszna a helyi adókból lett volna és abban, hogy van működő repülőtere. Az Air Service a város kezelésében, később tulajdonában levő repülőtér üzemeltetését vállalta a város megbízottjaként, pénzért.

1990-ben Debrecenben jártak az ausztriai Graz városának és repülőterének vezetői. Dr. Hevessy József polgármesterrel folytatott tárgyalásaik során, saját példájukra hivatkozva megígérték, hogy a város képtelen lesz egyedül finanszírozni egy ekkora repülőteret, jobb lenne állami tulajdonként működtetni. Ennek ellenére az önkormányzat úgy döntött, hogy a két jelentkező közül a városi tulajdonba vételt szorgalmazó Air Service-t választva köt üzemeltetési szerződést. Az utolsó „virágkorát” élő vállalat meghatározott havi összegért elvállalta a repülőtér szakmai üzemeltetését 1991 nyarától, Jenei Zoltán és Icsu László vezetésével. A havi díj ellenében biztosították a szakmai személyzetet és a technikai, kiszolgáló háttérrel. Ez idő alatt került telepítésre a szovjetek által hátrahagyott adóház területére a 05-ös jobb pálya irányába a két NDB irányadó. Szerencsés egybeesés és a kívül

állók számára reményt keltő szemfényvesztés volt, hogy az Air Service akkoriban kezdte el üzemeltetni napi rendszerességgel belföldi és ungvári járatait. Előbbit 12 személyes AN-2-sel, utóbbit 16 utasfőhellyel kialakított L-410-essel.

A belföldi járatral Nyíregyházától Szombathelyig lehetett eljutni, többszöri leszállással, mely Debrecen is érintette reggeli és esti közlekedésekor. Az időszak első felében naponta leszálltak a belföldi járatok, majd később már csak akkor, ha utas is volt. Ebben ugyanis nem bővelkedett a járat. Az ungvári úgyszintén kis kihasználtsággal közlekedett, heti két alkalommal, mely úgyszintén a kezdetekben minden alkalommal, később már csak akkor szállt le, ha Debrecen is érintő utasa volt.

A gazdaságtalan működés közel egy évig engedte közlekedni a járatokat, melyet egyébként egyes szakemberek már kezdetben megjósoltak. A vállalat egyre gyengülő gazdasági helyzete arra készítette a céget, hogy emelje a repülőtér üzemeltetési díját. A város nem állt abban a helyzetben, hogy ezt megtegye, és határozott döntése folytán 1993 nyarán megszüntette az üzemeltetési szerződést.

Debrecen városa létre hozta saját üzemeltetésű szervezetét, az önkormányzati többségű DEREK Repülőtér Hasznosító és Befektető KFT-t. Ügyvezetőjének Icsu Lászlót jelölte ki. A KFT 1993. szeptember 1-én kezdte működését a repülőtéren, amit 1996. április 1-ig bírt pénzelni az önkormányzat.

Az eközben eltelt három évnek volt néhány kiemelkedő eseménye is.

Kezdődött az 1993 szeptemberi nagyszabású repülőnappal, melyet a Debreceni Ejtőernyős Iskola szervezett és amely a Debreceni Repülő Club gyermeknap műsorától eltekintve az utolsó ilyen rendezvény volt a könyv megjelenéséig.

Még 1993 késő őszen Közép–Kelet-Európa külügyminisztereit fogadta a repülőtér. 1994. júliusában rendezték meg a XVII. motoros műrepülő világbajnokságot, mely eseményre közel 100 kisgép érkezett. Nemzetközi forgalomra alkalmassá épült az utasforgalmi terminál.

1995-ben telepítésre kerültek a pályafények és leszállító fények. Részben pénzügyi, részben a felelős személyek szakmai rövidlátása következtében nem a legszerencsésebb fénytechnikai megoldások születtek. Azonban a debreceni repülőtér így is az ország második polgári repülőtérévé vált ezzel a fejlesztéssel. Ezen építkezések közel 50 millió Ft-jába kerültek a városnak.

Debrecen megvásárolja a repülőtérét...

1993. decemberének végén a kormány egy váratlan döntéssel lehetővé tette, hogy a város megvásárolhassa az ingatlant. Az önkormányzat, kapva-kapott az alkalmon. A régió fejlődésére való hivatkozással 1 milliárd 6 millió Ft-ért jutott hozzá a Kincstári Vagyonkezelő Szervezethez. A reptér vásárlásának kulcsembere Kollár József, az akkori alpolgármester volt. Az összeg első fele kárpótlási jegyben lett kifizetve, a másik fele készpénzben részletfizetéssel lett volna törlesztve.

Az üzletet 1994. májusában kötötték meg. Május 2-án rendkívüli ülésre hívták össze a debreceni önkormányzat testületét, melynek egyetlen napirendi pontja volt

– aláírják-e a KVSZ-szel a szerződést. Az SZDSZ frakcióvezetője akadémikusodott, szerinte várni kellett volna még a vétellel, hátha olcsóbban, vagy akár ingyen is hozzájuthatott volna a város az ingatlanhoz. A vételár kedvezőnek tűnt, mivel a kárptólási jegyeket 150%-kal számították. A testület 39 igennel és 11 nem ellenében a szerződés aláírása mellett döntött.

A repülőtér új gazdái

1996. májusától a SZER-BON Rt. nyerte meg a repülőtér üzemeltetésére kiírt pályázatot, melynek elnök-igazgatója Szabó Ferenc volt. A másik jelentkező újra az LRI volt. Az rt. jobb tárgyalási alappal és kedvezőbb ajánlattal nyerte meg a versenyt. Ez a cég egészen jól indított azzal, hogy elkezdte a befektetéseket a jövőbeni hasznosítás végett. Kisebb nagyobb befektetések révén közel 100 millió Ft-ot ruházott be, pl. körbekerítette a repülőtér, üzemanyag bázisát elkezdte felújítani, berendezéseket vásárolt az irányító toronyba és utasforgalmi épületbe. A charter forgalom beindítására béreltek egy JAK-40-es 28 személyes gépet és tervben volt egy L-410-es gép debreceni bázissal történő üzemeltetése. Egy év után ez a vállalkozás is megbukott.

Néhány hét bizonytalanság után a város felbontja a szerződést, és 1997. májusában megkötö az új üzemeltetési szerződést az Airport Debrecen Kft-vel. A kft és a repülőtér igazgatója Gerzsényi László lett. Ez a KFT ugyanazon 10 főnyi személyzetből alakult meg, akik előzőleg is ott dolgoztak. Ezáltal a repülőtér üzemeltetése folyamatosan, gördülékenyen mehetett tovább.

Az önkormányzat, mint tulajdonos továbbra is keresi a szakmai befektetők jelentkezését, hisz az üzemeltetési költségeket nem mindig fedezik a befolyt repülőtér-használati illetékek és bérleti díjak. (Ezt jósolták meg a graziak.)

A forgalom ebben az időszakban havonta kb. 100 gép érkezési és indulási műveletéből áll, melynek egyharmada a nemzetközi forgalom. 1997-1999-ig rendszeresen közlekedett a kazahsztáni *Atyrau Airways* tengizi TU 134-ese. 1999-ben a tel-avivi *Aerolel* légitársaság BOEING 737-ese bonyolított le szezonális járatokat.

Ezeket megelőzően több alkalommal is szállt le itt IL-76-os óriás teherszállító gép, majd később Boeing 727-es, DC-9-es, Airbus 310-es, TU-154-es és a *Lauda Airways* Boeing 737-ese is, melyet személyesen Niki Lauda vezetett. 2000-ben már a rendszeres nagygépes charter járatok hiánya okozza igazából a bevétel elmaradását, miközben a „rosszabbul fizető” kisgépes forgalom és annak kiszolgálása egyre nagyobb arányú.

A befektetői jelentkezőkből volt néhány, de mire szerződéskötésre került volna a sor, tárgyalanná váltak az addigi remények.

Ilyen próbálkozás volt pl. a *Sixa Kft*, ami mögött egy „amerikás” magyar állt, a következő komolyabb befektetőnek tűnő a török *Begendik* cég volt. Ők 1,6 millió Ft-ért szándékoztak megvásárolni a repülőtér 1999-ben, de végül ez az üzlet sem jött létre.

2000. tavaszán a *Lockhead–Martin* cég jelentkezett szakmai befektetőként, valamint ez év folyamán a *Lufthansa* és a *Dornier* vállalatok is nagy érdeklődéssel voltak a lehetőségek iránt, de a könyv megjelenéséig még látványos jelét egyik tárgyalásnak sem lehetett tapasztalni.



A repülőklubok és a többiek...

A szovjetek kivonulása után több sportklub is létrejött a repülőtéren.

Elsőnek az 1991. szeptemberétől újra aktívan működő Debreceni Repülő Club, majd abból kiválva a Debreceni Légisport Egyesület ejtőernyős klubja alakult meg, miközben egy ideig itt működött a függetlenül szerveződött Debreceni Ejtőernyős Iskola is. Végül 1997 végén a Debreceni Könnyűrepülő Sport Egyesület sárkányrepülő és siklóernyő szakosztálya jött létre.

A légimentő szolgálat is szerves részévé vált a repülőtéren. Először 1993 júliusától novemberig tartott működésük a Debreceni Légimentő Alapítvány jóvoltából, KA-26-os helikopterrel. Az anyagi háttér hiánya miatt megszűnő szolgálat újra 1995-ben indult meg, immár az Országos Mentő Szolgálat szervezésében. A légimentő-állomás működése azonban elképzelhetetlen lett volna a debreceni és a hajdú-bihari önkormányzat és más szponzorok pénzbeli támogatása, az ingyenes repülőtéri helybiztosítás és a debreceni mentőszervezet által nyújtott eszköz és személyzet nélkül. A budapesti központú BASE Kft. üzemeltetésében levő MI-2-es helikopterrel, négyfőnyi személyzettel kezdtek – Fülöp Sándor, Ács László voltak a pilóták, Fülöp Zsolt és Bíró Gyula a repülőgépszerelők. A szolgálat működése első helikoptereik „kiöregedésével” egy ideig szünetelt (nem volt pénz a javításra). Az egészségügyi kormányzat hozzáállásának örvendetes változása után, az egész országra kiterjeszteni kívánt légimentő-hálózat részeként az eddiginél jobb feltételek között folytathatják munkájukat. Egy kézbe került ugyanis a finanszírozás és a bevetés-irányítás, így nem fordulhat elő, hogy azért nem megy a helikopter egy sürgős esethez, mert elfogyott az éves üzemidőkeret.

A mezőgazdasági repülés is jelen van a debreceni repülőtéren, még ha tevékenységi köre inkább a vidéki agrárgazdaságokhoz köti is. A mezőgazdasági repülés egyébként 1955-ben Hajdúszoboszlón kezdődött, ahol a MALÉV ezüstsínű PO-2 gépe először indult harcba a búzatermést fojtogató vadrepce ellen. Akkor is csak „aludni” járt a reptérre a gép, napközben a nádudvari tsz földjén dolgozott, a vegyszert is, a munkahely közelében vette fel. Később az Air Service őse, a Mezőgazdasági Növényvédő állomás már nagyüzemben végezte a repülőgépes kártevőirtást és műtrágyázást. Szerzte a Hajdúságban megtalálhatók voltak a PZL-101 Gavron, AN-2, Cmelak, Dromader merevszárnyú gépek és KA-26 helikopterek. Ma az állami monopólium már a múlté, a pilóták és gépeik magánvállalkozásokba kerültek át. A napi munkavégzés még mindig a repülőtértől távol történik, de néhány gép éjszakára és főleg tére bevonul a debreceni repülőtér viszonylagos biztonságot jelentő szélfogó töltései mögé.

És még egy esemény: 1998-ben Debrecenben jött létre a Vidéki Repülőterek Szövetsége, amelynek célja hatékonyan és összefogva képviselni a hazai repülőterek érdekeit. A szervezet központja is a debreceni repülőtéren működik

Repülőtér, Hajdúszoboszló, 1940-1943, 1948-1968

*Kotrás Gábor, a hajdúszoboszlói repülőtér függetlenített (főállású) állandó alkalmazottja volt 1949 december 1-jétől 1968 november 4-éig. Szolgált mint vontatópilóta, vitorlázórepülő-
oktató, motorosrepülő-oktató, repülőtér-parancsnok, gazdasági vezető, anyagkezelő, gondnok-pénztáros és adminisztrátor. A debreceni MHSZ repülőklub és ezzel a hajdúszoboszlói repülőtér megszűnése után, 1968-tól, az akkor szerveződő nyíregyházi repülőgép-vezető főiskolai képzés főpilótája volt nyugdíjba vonulásáig. Sportrepülőként elsősorban vitorlázórepülésben jeleskedett, kétszer nyert magyar bajnokságot.*

A hajdúszoboszlói repülőtér felfedezése, a kezdetek

1939-ben alakult meg a MÁV debreceni repülő csoportja vagy klubja. Vezetőségét és tagságát a MÁV dolgozói és járműjavító tanoncai alkották. A Debreceni Járműjavító műhelyeiben építették meg Molnár Árpád oktató és Linter Lajos műbútorasztalos irányításával „Vöcsök” típusú vitorlázó repülőgépeket.

Molnár Árpád építette Gyöngyösön a „Gyöngyös 33” típusú nagyteljesítményű vitorlázó gépet. Ő volt a 2. ezüstkoszorús vitorlázó repülő. 1941-ben Nagyváradon repülőgép-építő műhelyt nyitott, „Cimbora” típusú gépeket épített.

Elkészítettek egy csörlő-gépkocsit, melynek platóján 15-20-an elfértek. Készült egy utánfutó a „Vöcsök” szállítására. Ez a csoport alkalmas legelőkön letelepedve kezdte meg a kiképzést. 1940 második felében jutottak el a hajdúszoboszlói Északi-legelőre, mely a szoboszlói kiscigazdáké volt.

Az északi legelő repülésre használt területén található volt 2 gémeskút, 1 artézikút, egy kb. 60 méter átmérőjű tó, és 5 db tölgyfa (1896 emlékére ültetve) a fahangár előtt.

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

Az Aradó-79 típusú géppel rajta kívül kevesen repültek. Ezzel a géppel repült nászútra Bombay-be Horthy István. A budapesti MÁV repülő klub az alábbi gépekkel települt Szoboszlóra: Aradó-79 HA-MAV lajstromjelű, Klem-35 VM-10 vontatógép, Gövier kétkormányos vitorlázógép, 1 db M-22, 1 db Rhön Adler – *Röhn sas, nevét a Röhn hegységről kapta* –, 1 db Meise (Cinke), 1 db Pilis. A vitorlázó-gépekkel a debreceni MÁV klub tagjai is repülhettek, képzettségüknek

megfelelő szinten, és kaptak továbbképzést is. 1941-42-ben a Debreceni Repülő Klub (DRC) Csinos József oktató vezetésével, kölcsönös megállapodással, itt repült a nyár folyamán. Szálláselhelyezés sátorban és a Mezőgazdasági Szakiskola egyik tantermében történt.

1947-1948

1947-ben a MÁV Járműjavító repülői és a volt Debreceni Repülő Club tagjai próbálkoztak a vitorlázórepülés újbóli megindításával. E lelkes csoportot (kb. 10 fő) Kiss Ernő oktató irányította (már tiszt). Mint a MÁV Repülő Klub tagjai, szabadjeggyel utaztunk Budapestre, a farkashegyi MÁV-repülőkhöz (szombaton mentünk, vasárnap jöttünk). Ez 3-4 alkalommal történt, ott jutott nekünk 1-1 felszállás.

Ebben az időben kezdődött meg egy Gaál (?) nevű ügyintéző szorgoskodása alapján a Járműjavító által biztosított bontott anyagból a hangár és műhelyépület (faépület) felújítása, mely 1948-ban befejeződött. Ugyancsak a Járműjavítóban készült el a csörlő-aggregátor, mely lehetővé tette, hogy az Országos Magyar Repülő Egyesület (OMRE) 1948 nyarán Hajdúszoboszló repülőterén megkezdje a vitorlázórepülő-kiképzést. Az OMRE Debreceni Repülőiskola Parancsnokság táborszerű kiképzést folytatott, egykormányos kiképzési formában Szoboszlón. A repülőönvendékek szállása a szoboszlói Mezőgazdasági Szakiskola József Attila utcára néző tantermében volt kialakítva.

A kiképzés 2 db „Vöcsök” típusú géppel történt egykormányos kiképzés keretében. Az 1 db „Cimbora” a kétkormányos ellenőrző és bemutató repülés célját szolgálta. Az iskola parancsnoka Bartha Gyula, az iskola parancsnokhelyettese Békesi Gábor volt, oktatóként tevékenykedett még: Kiss Lajos. Az egészségi alkalmasságot Debrecenben dr. Félegyházi főorvos, Hajdúszoboszlón dr. Csürös László állapította meg. Dr. Csürös László részt vett gyakorlati vitorlázórepülő-kiképzésben is, és 1954-ben vitorlázóoktatói szakszolgálati engedélyt szerzett, majd több éven keresztül oktatott.

1949.

Ekkor épült az egyemeletes iskolaépület. A földszintjén konyha, ebédlő, iroda, és két kishálószoba. Az emeleten 3 hálószoba, mosdó, zuhanyozó. Az iskolaépület előtt virágoskert létesült, olajfákkal. A régi faépület műhelyépületté alakult.

Ez évben folyamatos vitorlázórepülő-kiképzés folyik. Két új vitorlázórepülő-oktató érkezik. Csécsesi Imre és Pancsó Gábor. Kiss Lajost Algyő repülőterre helyezték.

A I. nemzeti vitorlázórepülő versenyt is itt rendezik. A verseny gépei: M-22, Kevély, Futár, Meise, Pilis, Grünau-Baby II.

Augusztusban repülőnapot rendez az OMRE Országos Központ. Kötelék-bemutató gyakorlat közben két gép összeütközik, és Szűcs Dénes, a Motoros Repülési

Osztály vezetője életét veszti. Ez év december 1-jétől vontatópilótái beosztásban kerültem ide vissza én is. A két vitorlázórepülő-oktatót viszont más repülőtérré helyezték.

(1946-1949 között a társadalmi repülőklubok, így a Debreceni Repülő Club és később a MÁV repülőklub is megszűnt, ehelyett létrejött az OMRE, az Országos Magyar Repülő Egyesület, amely a megyeszékhelyeken és nagyobb városokban központi irányítás alatt álló repülőklubokat szervezett. A szervezeti rend és a név gyakori változása ezután már a kiképzés folyamatosságát alig érintette, a sportrepülés feladata a lényegiben félkatonai szervezetté alakult országos szervezetben a honvéd légierő utánpótlásának kinevelése lett a következő 30 évre. Állami felsadatok állami eszközökkel. Ma ezt úgy mondanánk: kevés szuverenitásért cserébe biztos gazdasági alapok. – A szerkesztő)

1950.

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

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

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

Október hónapban a nők részére rendeznek táborot.

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

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

Oktatónövendékek: Kotrás Gábor, Galambos Gábor, Széles Géza, Hellbrandt, Nagy József, Stoszek József, Csanádi Norbert, Gacs József, Felföldi Béla, Szeles Ferenc, Mandl Ernő, Kangyal János, Kalmár László II., Rózenhershki József, Szabó Béla.

1951.

Január-február hónapban az ország vitorlázórepülő-oktatóinak kétkormányos kiképzésre történő felkészítése történik „Koma” típusú géppel. A vitorlázó-tan-

folyam vezetője Kalmár László iskola-parancsnok. E tanfolyam után véglegesen megszűnt az egykormányos alapkiképzés.

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

A motoros iskola állománya:

Iskolaparancsnok Kalmár László.

Rajparancsnokok: Pálinkás György, Birhás Pál, Galambos Gábor.

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

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

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

Leánynövendékek: Kovács Magda, Berta Klára, Csillag Mária, Zöld Éva, Mile Eszter.

Bartha Gyulát a pápai Dáka repülőterére helyezik. A Hajdú Megyei Repülőklub Békési Gábor irányításával a debreceni nyulasi repülőterre települ. A nyulasi fahangárban egy tartógerenda leszakadt és eltörte egy „Koma” törzsét, ezért az év végén visszatelepültek Hajdúszoboszlóra. Ez évben történt a repülőter fásítása.

A műszaki állomány biztosítása és fiatalítása céljából repülőszerelő-képzés indult. A szerelőképzés gyakorlati része 1951. április 1-től szeptember 1-ig tartott. (Utána Dunakeszin elméleti képzés 1952. január 31-éig. 1952 februárjától mint üzemeltető szerelők lettek függetlenítve.)

A szerelőképzés iskolaparancsnoka: Tranznitz Ferenc

Oktatók: Bracsok István, Kovács László, Székely Rudolf, Bukcsó József, Bátor Lajos. Ők végezték az iskola repülőgépeinek üzemeltetését, valamint a Hirt motor 100 óras ápolását.

A szerelőnövendékek létszáma kb. 20 fő volt. Egy pár név: Berki Géza, Bordán Gyula, Varga Gábor, Bíró Lajos, Erdész István, Batonai Márk, Kiss László.

A Magyar-Szovjet Légiforgalmi Társaság (Maszovlet) részére a motorosrepülő-iskolával egy időben 8-10 fő részére alapfokú kiképzés is folyt Hajdúszoboszlón. Ennek vezetője Mandl Ernő, oktatója Kangyal János. Az oktatók és növendékek a kiképzés végén a Maszovlet állományába kerültek, Mandl Ernő kivételével.

1952.

Az 1951-ben végzett repülőnövendékek egy csoportja itt maradt, és január, február, március hónapokban Z-381 „Fecske” típusú gépeken oktatói képzést kaptak.

Április hótól az induló motorosrepülő-iskolán megkezdtek oktatói tevékenységüket. A motorosrepülő-iskola egészében folyamatosan működött. A növendék-

létszám 50 fő körüli. Az iskolaparancsnok: Kalmár László, helyettese: Kotrás Gábor.

A repülő klub ünnepnapokon és a motoros kiképzés szüneteiben repült, Békési Gábor, Szentvölgyi Tibor és Miklósi Sándor vezetésével. A repülőiskola oktatói továbbképzését az országban rendezett repülőnapokon való részvétel és arra történő felkészülés adta.

Szentesről Szabó János felváltotta Badacsonyi Béla hangármestert, aki innen Békéscsabára került.

1953.

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

Ez év végével megszűnt a motorosrepülő-iskolai képzés. Az iskola állományát különböző repülőterekre helyezték. Itt maradt Békési Gábor repülőter-parancsnok, Kotrás Gábor, Szabó Ferenc, Miklós Béla, Kovács Tibor vontatópilóták és repülőoktatók, Szabó János hangármester, valamint Bracsok István repülőszerelő. 3 db Z-381 „Fecske” és 1 db „Kánya” vontatógép, valamint a vitorlázó gépek adták a gépállományt. A repülőteri konyha a későbbiek folyamán csak időszakosan, a tanfolyamok és versenyek idején működik.

1954-1955

1954-ben vitorlázórepülő-oktatóképzés és továbbképzés folyt. A megyei klub ünnep- és vasárnapokon repült. A klub kiképzését Miklós Béla irányította társadalmi oktatók (Kiss Géza, Arany János, Miklóssy Sándor) segítségével.

A tanfolyam vezetője: Mandl Ernő.

Vitorlázóoktató: Kasza József Ifjúság típusú gépen, Mérei István Pionír típusú gépen.

Motoros-oktató: Kovács Tibor és Gégény Imre, „Fecske” típusú gépen.

Vontatópilóták: Kotrás Gábor, Szabó Béla, Szabó Ferenc, „Kánya” típusú vontatógéppel.

Műszaki vezető és repülőszerelő Bracsok István, akit az év végén Székely Imre váltott fel, aki addig a tanfolyam élelmészvezetője volt.

E tanfolyam közben történt, hogy Gégény Imre oktató felszállás után lezuhant és életét vesztette.

1955. évben Békési Gábor vitorlázóoktató, reptérparancsnok a hajdúszoboszlói mentőállomásra került mint gépkocsivezető. Miklósi Sándor Kiskunfélegyházára távozott, az új repülőter és klub irányítására. Szabó Ferenc vontatópilóta a hajdúszoboszlói állami gazdasághoz ment géplakatosnak.

A repülőter állománya ekkor: Kotrás Gábor reptérparancsnok, Kovács Tibor, Szabó János hangármester, Székely Imre szerelő, Taskó Dezső gépkocsivezető. A

megyei repülőklub vezetője Miklós Béla, kiképzésvezető Kotrás Gábor. Szentvölgyi Tibor visszament Pestre.

Május hónapban Hajdúszoboszlón rendezték a nemzeti vitorlázóversenyt. Az esős időjárás következtében csak három versenyszám volt.

Ez évben került megrendezésre az első Motorosrepülő Csillagtúra, melyet e sorok írója nyert meg, aki emellett vitorlázórepülésben 311 km céltáv-repüléssel aranykoszorús jelvényt és egy gyémánt feltételt is teljesített.

Az évet a repülőklub kiképző repülései töltötték ki. Kiss Géza vitorlázó társoktató részt vett a dunakeszi Nemzeti Vitorlázó Versenyen. A 11. helyen végzett.

1956

A repülőtér továbbra is biztosította a repülőklub és a sportrepülés feltételeit. Így a májusi háromhetes Nemzeti Vitorlázó Versenyt is, melyre a klub Szabó Jánost (Hangár Jani) nevezte. Az időjárás ez évben is csak 3 értékelhető versenyszámot engedélyezett.

Július hónapban vitorlázóoktatói tanfolyam kezdődik Studzeni József irányításával. Oktatók: Dallos Antal, Sziklai Lajos, Csobot ????. Vontatópilóták: Kotrás Gábor, Kovács Tibor, Szabó Béla.

Július 7-én csehszlovák vitorlázórepülők a pozsonyi vitorlázóverseny feladataként céltáv-repülést végeztek Hajdúszoboszlóra 320 kilométert repülve 1 db Blanyik, 4 db Sóhaj, 1 db Kmotr (Gövier) géppel. A cseh Hase pilóta Weihe típusú géppel Vrchlabiból Debrecenbe repült, 550 km-es céltávot teljesítve.

A tanfolyam és a klub oktatói a gépekkel típusrepüléseket végeztek. A 2 db „Koma” típusú gép mellé 2 db „Ifjúság” típusú kétkormányos géppel gyarapodott a gépállomány.

Ez évben kezdődött a kisgépes ejtőernyőugrás, klubszinten D-2 típusú ejtőernyővel Bajdó Gábor és Hüse Károly ugrató vezetőkkel. A kisgépes ejtőernyős ugrás bevezetése segítette elő az ejtőernyős sportversenyek gyors fejlődését. Ennek köszönhető Hüse Károly sok csodálatos sikere hazai és nemzetközi versenyeken. A repülőklub új társadalmi vitorlázóoktatókkal bővült, Bogdándi Tiborral és Berbik Sándorral.

1957

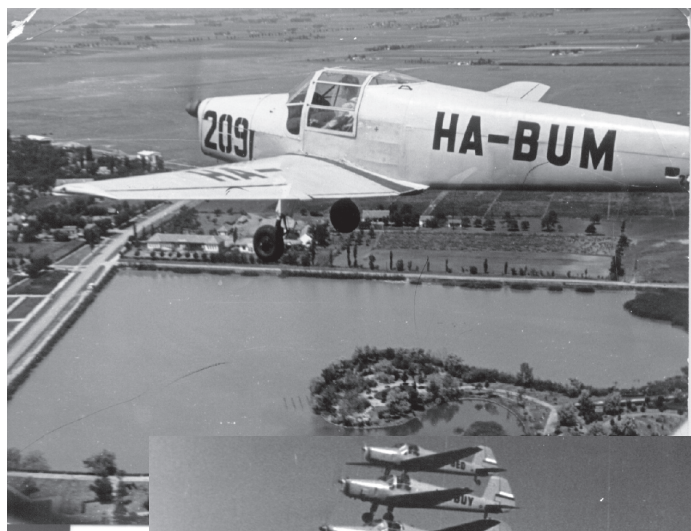
Az immár Magyar Szabadságharcos Szövetségnek nevezett sportszövetségben Papp Béla lett a megyei repülőklub titkára. A klub kiképzésvezetője Bogdándi Tibor. Miklós Béla és Kovács Tibor motoros oktatók és vontatópilóták kikerültek a repülésből, és sportszerűen sem repültek. Taskó Dezső gépkocsivezető státusa is megszűnt. A repülőtér függetlenített állománya 3 főre csökkent (Kotrás Gábor reptérparancsnok, Szabó János hangármester, Székely Imre repülőszereelő 1968-ig).

A mentőejtőernyők karbantartását, időszakos áthajtogatását Szabó János han-

gármester, az ejtőernyős szakosztály Bajdó Gábor irányításával folyamatosan végezte 1968-ig, a repülőtér bezárásáig. A szakosztály raktára a Ráday u. 4. szám alatt volt. E sorok írója részt vesz Dunakeszin a Nemzeti Vitorlázó Versenyen. Eredménye alapján bekerül a válogatott keretbe. Válogatott kerettagként minden évben részt vesz a nemzeti vitorlázó versenyeken egészen 1968-ig. 1958-ban részt vett Romániában, Pitestiben a nemzeti versenyen, és ott 3. lett.

1958-1960.

A repülőtér feladata továbbra is a Megyei Repülő Klub, Debrecen éves feladat-tervéhez rendelve (vitorlázó-, ejtőernyős- és motorosrepülő-kiképzés) a repülőtér alkalmasságának, a szálláshelynek biztosítása, valamint a repülőgépek és műszaki



eszközök állandó üzemképes állapotban tartása volt. Ezen feltételek ellenőrzése tavasszal a kiképzés beindulása előtt (március) úgynevezett „tavaszi szemle” keretében történt. Több éven keresztül nyerte el az első helyet Hajdúszoboszló. A gyakorlati kiképzés október 31-én leállt.

1960-ben a tavaszi szemlére történő felkészülés jegyében a Böszörményi úttól a műhelyépületig a klubtagok makadám bevezető utat építenek. Az útépítéshez a motorosrepülő-iskola idején 1952-ben szállították a repülőterre e célból a követ. Később a parancsnoki épület előtt rózsakert létesült, körbekerítve, majd 4 db fix beépítésű kerti pad került a parancsnoki épület elé. A fásításból alakult területet élő sövényvel ültették körül. A szélzsák a műhelyépület előtt lett felállítva a jobb széljárás miatt. (Korábban kis hangár északkeleti sarkán volt.)

1961-1968.

1961-ben a repülőtér területe felmérésre került. Ezután állami tulajdon lett a Magyar Honvédelmi Sportszövetség (MHSZ) kezelői jogával.

Bogdándi Tibor 1961-ben nemzeti rekordrepülésre indult, és teljesített Hajdúszoboszló-Pécs-Nagykanizsa 400 km-es céltávon. 1963-ban e sorok írója. Lengyelországban, Leszónban a vitorlázóversenyen 55 versenyző között a 16. helyen végzett.

A téli időszak a repülőtér és felszereléseinek, az összes műszaki eszközöknek az épületek és berendezéseinek javításából és karbantartásából állt minden évben 1968-ig. A repülőtéren folyamatosan történt a szúró (szerb-) tövis irtása 10 db irtókapával, folyt az ürgeöntés, a G-35-ös kötélhúzó traktorral húzott kis földgyaluval az ürgeombok simítása. A repülőtér szegélyjelzése betonlapokkal lett felújítva.

Társadalmi vitorlázórepülő-oktatók lettek 1959-68 között: Veres Zoltán, Szabó János, Bunkóczi László, Szakál György, Garai András, Fülöp Sándor, Dolányi Anikó, Jeges János, Mórík Gyula, Kassai Béla.

Motoros kiképzést kapott és vontatópilóta lett társadalmi munkája alapján Kiss Géza 1957, Bogdándi Tibor 1958, Fejes Zoltán 1960, Szabó János hangármester 1962, Bunkóczi László 1955, Garai András 1963. Papp Béla klubtitkár a Malév állományaiba került, ezért 1959-től a repülőklub irányítását a társadalmi oktatók végzik. 1963-ig Bogdándi Tibor, 1963-tól 1965-ig Garai András, 1965-68 augusztusig Fülöp Sándor.

Kiss Géza, Szakál György, Berbik Sándor és Bogdándi Tibor aranykoszorús pilóták lettek, e sorok írója gyémántkoszorús. Bogdándi Tibor 1963-ban az új maklártályai repülőterre kapott beosztást, mint repülőtér-parancsnok.

1967 augusztus elején kéthetes II. osztályú vitorlázórepülő-verseny volt Szoboszlón. A verseny vezetője Kotrás Gábor reptérparancsnok volt. A repülőklub részéről Dolányi Anikó vett részt a versenyen. Egy jugoszláv is versenyzett. A verseny „Mucha” és „Szuper Futár” (B-C) gépekkel folyt.

1968 nyarán Hajdúszoboszlón készültek kilenches motoros műrepülő edzőtáborban a versenyzők a magdeburgi motoros műrepülő világbajnokságra. Edzőjük Borbás Pál. A válogatott tagjai: Farkas Sándor, Kovács Pál, Farkas Gyula, Erdős Mihály, Bogdándi Tibor Durucz Jenő, Bubcsó István, Heit Gáspár, Rozman Gyula és Kömley Kornél. A gép a Z-526 Tréner egy- és kétüléses változata.

A repülősport anyagi támogatottságát jellemzi, hogy az országos vezetőség által tervezett táborok, tanfolyamok, versenyek élelmezését és teljes ellátását ingyenesen kapták a résztvevők.

A megyei repülőklub tagjai a nyári repülőtáborokban a teljes ellátást (szállás, ruha, élelmezés, repülés) 1957-ig ingyenesen kapták, utána csak a szállás, a repülőszerezés és a repülés volt ingyenes.

1952-től kb. 1964-ig vasárnaponként Volán-busz szállította a klubtagokat Debrecenből reggel Hajdúszoboszlóra, a repülés végén vissza. Ennek megszűnése után saját erőből történt az utazás (vonat, busz, motorkerékpár, kerékpár, gyalog és stoppal).

1964-65-től már nem tartottak repülőtábort Hajdúszoboszlón, csak mindennap repülést. Szállást a repülőtéren kapott a tagság, 1-2 naptól esetleg hetekig. A repülés célja vitorlázó előképzés, „B”, „C” vizsga, középiskolás fiatalok részére, hogy utána motoros-kiképzést kapjanak a légierejhez történő bevonulásuk előtt. Az erős orvosi követelmények miatt évente általában csak 1-2 fő jutott be ide a 15-20 „B” vizsgás közül.

A be nem kerülteknek lehetőségük volt a vitorlázórepülés továbbfolytatására sportolási célból. E célból a kezdő kiképzés mellett folyamatosan történt a teljesítményrepülés, az ezüst-, arany- és gyémántkoszorú feltételeinek teljesítése. Emellett folyt az utasviteli, segédoktatói és oktatói szakszolgálati engedélyek megszerzése. Egy-egy társadalmi oktató motoros kiképzést is kapott, és később vontatópilótaként, majd motorosrepülő-oktatóként dolgozott a klubnak.

1968 augusztusában a repülőtér bezárt, az 1986-os újranyitáig itt repülés nem volt. (Ekkor állítottak le több repülőteret, így Nagykanizsát, Kecskédet, Gyöngyöst, Maklártályát). December 31-ével a teljes repülő felszerelés a megmaradó repülőterekhez került.

E sorok írója egy budaörsi „mezőgazdasági átképzés” után az RNA-hoz (Repülőgépes Növényvédő Állomás), Nyíregyházára, a repülő kiképző bázisra került, melynek vezetője lett. Szabó János hangármester az RNA állományába került. Itt helikopter-kiképzést kapott és mezőgazdasági pilóta lett. Székely Imre az MHSZ nyíregyházi repülőterére került, szintén motorosrepülőgép-szerelőnek.

A repülőklub társadalmi oktatói közül az RNA alkalmazásába kerültek: Bunkóczi László, Garai András, Jeges János.

A csepeli klubhoz került Kassai Béla, aki a következő évtől a vitorlázó válogatott keret tagja lett, sok versenyen dobogós helyen végzett. Néhányan Miskolcon és Nyíregyházán folytatták a repülést, de a többség nem vállalta az utazás költségeit, és kikerültek a repülésből.

Hajdúszoboszlóról, szubjektíven

Nem tudtam, mire vállalkozom, mikor elfogadtam a felkérést: írjak 1-2 oldalt hajdúszoboszlói emlékeimről. Régen volt ilyen nehéz feladatam. Nem mintha nem lenne miről írni. Annyi az emlék, annyi az arcok, nevek száma – ha csak felsorolnám a nekem kedves személyeket, megtelne a két oldal nevekkal.

A hatvanas években Szoboszló szinte a második otthonom lett, minden hétvégét és a nyári vakációt – később már a sportszabadságot is igénybe véve annál sokkal többet – ott töltöttem. Végül úgy döntöttem, hogy csupán két emberről írok, mindkettő elválaszthatatlan nemcsak Hajdúszoboszló történetétől, hanem a magyarországi repüléstől is. Nekem meghatározó személyiségek voltak, ha volt eredményem, és kedvem, azt nekik köszönhetem és köszönöm is. Tudom, hogy nem állok egyedül ebbéli véleményemmel.

Kezdem a főalakkal, Kotrás Gáborral. „Dani” – nem is tudom, miért nevezték így – még zöldfülű koromban, mint „Kotrás elvtárs” lett oktatóm és parancsnokom. Csak jó húsz év múltán tegeződtünk össze. Országos hírű pilóta, a legnagyobbak között tartották számon. Ennyit tudtam róla, mikor lekerültem Budapestről Debrecenbe. Egy gyenge kis „C” vizsga volt a hozományom, megrakva azzal a tapasztalattal, hogy Magyarországon a reptereken sem fenékgig tejfel nőnek lenni. Pedig budapesti indulásom igen szerencsés volt: a Műegyetemi Repülőklubnál kezdem a Vöcsök szárnyát (és olykor a csúszóját) bontogatni. Ott nem volt szokás elüldözni a lányokat, az sem, hogy egy-egy vizsga alkalmából vérvörösre verjék a feneküket. Mégis – úgy „elmentem” a fiók között, nem sok bizalmat vettek belém. Első szoboszlói nyaramat „illegálitásban” töltöttem. Szüleim akkor még nem tudták, hogy pesti egyetemista lányuk természetjáró szenvedélyét áthelyezte az erdőből a levegőbe. Kicsit ugyan csodálkoztak, hogy vasárnap kora reggel miért Szoboszlóra indulok „strandolni”, mikor erre a tevékenységre a Nagyerdőn is sort keríthettem volna – de ismerve különc természetemet, nem nagyon tűnt fel nekik a dolog. (Talán csak az, hogy bokán felül miért van tele karcollással a lábszáram: ki ne emlékezne a szoboszlói túske-gyomos terepre? Egy-egy szélvihar után gurulni indult a kiszáradt gaz-áradat, pedig mindent megtettünk az irtására.) Ekkor még a Nagytemplom mellől indult a farmotoros Ikarusz, kizárólag a repülőklub számára fenntartva. Néhány vasárnapi „Szoboszló” elég volt ahhoz, hogy visszatérve Budapestre – akkorra már Farkashegyre tették át a klubunkat – általános elképzelést okozzak a fejlődésemben beállt változással. Sorozatban jelre szálltam, magasra csöröltem, és egyáltalán – meghökkenően jól repültem. (Akkoriban kaptam a fejemhez ezt a bóknak szánt mondást: „nem is úgy repülsz, mint egy nő!”) Csicsó még rábólintott: „Ja, Kotrás növendék volt!”

Később sem találkoztam Kotráshoz hasonló, mondhatom zseniális oktatóval,

aki egyszerűen, világosan el tudta igazítani az embert, meglátta, hogy hol a hiba és segített azt kiküszöbölni. Az ember tudta és érezte, hogy figyelemmel kísérik, ezért is igyekezett megfélemleni.

Másik, számomra döntő tulajdonsága a bizalom volt. Mindig tudta, hogy kiben és mennyire lehet megbízni, sokszor jobban, mint az, akit oktatott. Emlékszem egy Pilis-startomra, alig néhány felszállás azaz típusrepülés után. Csörlésből termikelni indultam, ami az első fordulóban egy dugóba eséssel végződött. „Zabszem” érzés volt a javából. Ki tudtam venni, de eltolt közérzettel lebegtettem ki a leszállójel mellett. Letörve üldögéltem a vörös négyszögben, mikor hallom, startra hívnak. Megint ugyanabba a Pilisbe! Nem mondhatnám, hogy repestem az örömtől! Gabi csak annyit mondott eligazításnak: „Anikó üljön be és csinálja meg ugyanúgy, de dugó nélkül”. Sikerült – és ez a start életem egyik repülő siker-élményének számít.

Emlékezetes számomra az is, amikor először indított vontatásban a Szellővel. A kiképzés alatt végigcsináltam minden hibát, légifetregést, azt hittem soha sem fogom tudni megfogni és vezetni a vitorlázót a motoros gép mögött. Így – önkritikusan – korainak ítéltam meg az egyedüli indulást, és ezt meg is mondtam. „Üljön csak be a Szellőbe, menni fog” – mondta Gabi – és ment! A teljesség kedvéért el kell hogy mondjam, egyszer kaptam tőle egy olyan lesújtó pillantást, hogy hosszú ideig nyomasztott – persze megérdemeltem. Ötórán indultam, Cinkével, ideális körülmények között. Tele az ég termikkel – igaz, hogy sűrűsödtek, de emelés mindenütt, elcsavarogtam messze a légtértől. Későn vettem észre azt, hogy rakétáznak a reptéren, minden gép a földön, a buló, mintha kiszégezték volna, vízszintesen áll. Nyomás haza. Akkor már feltűnt, hogy alig haladok előre, de magasság volt, nem aggódtam. A fürdő felett befordultam leszállásra helyezkedni. Ami ekkor következett, nem felejttem el, míg élek: pillanatok alatt kisodródtam, messze a reptértől, amit szinte csak a horizonton láttam már. A gép szinte megállt a levegőben, közben lassan veszve a magasságot. Szinte éreztem a fák koronáját és el voltam készülve arra, hogy „fészekrakás” következik, s vele a géptörés. Óráknak tűnt az a néhány perc, vadul kalapált a szívem, megmondom őszintén: közel voltam a pánikhoz. Akkor jött a csoda: éppen hogy sikerült beesnem a reptér szélére. A gép, gurulás nélkül, azonnal megállt a földön, – ahol már el is kapták a szárnyát az engem váró pilótatársak. Azt hiszem, életemben nem mosolyogtam olyan széleset, mint akkor! Határtalan megkönnyebbülés volt. A „feketeleves” később jött, mikor jelentkeztem Gabinál az irodában. Sokáig nem nézett fel, majd rám vetette azt a „barna pillantást”, és mondta: „Hallom Anikó, hogy jól szórakozott a leszállásán. Ha nem vigyáz, összetöri magát és a repülőgépet”... Nagy figyelmeztetés volt, okultam belőle.

Kotrás Gábor volt Szoboszló lelke, az a biztos pont, akire mindig, minden körülmények között számíthatunk. Kijött betegen és lázasan repülésvezetőnek, ha a szükség úgy hozta. Megtett mindent hogy repülhessünk. Ha nem történik az a szerencsétlen gép-elkötés (két testvér feltörte a hangárt és disszidáltak a motoros-

sal) biztosan világbajnok lett volna. Velünk soha nem érezte az e feletti csalódását, pedig – úgy érzem – egy kicsit mindnyájan hibásak voltunk.

Minden eredményemet Neki köszönhetem, nemcsak a rekordokat és a kerettagságot, de azt is, hogy oktatói vizsgát tehettem. Jó lenne tudni, hogy példája tovább él a későbbi generációban, és hogy vannak még hozzá hasonlók!

Szoboszló másik óriása – számomra – Szabó János volt. Országos nevén „Hangár Jani”. Minden idők legjobb hangármestere címét adnám neki, és azt hiszem, ezt nem vonná senki sem kétségbe. Maga a megbízhatóság és a minőség, ami a munkáját illeti. Ebben nem ismert tréfát. Másban viszont annál inkább! Ha megláttunk egy kezdőt a starthely felé imbolyogni, kezében láthatóan súlyos vödörrel és egy nagy rúddal, tudtuk, hogy Jani küldi vele a „fékzsírt” és a „Vöcsök kereszt-tenge-lyét”. Janinak mint pilótának is óriási tekintélye volt. Nem volt hiéna, azaz nem vette el soha a más startját, de ha általános lerobbanás volt, meghúzatta magát és fennragadt – nagyon tudott repülni. Történt, hogy átképzési lehetőséget kapott volna helikopterre, de ehhez érettségi bizonyítvány lett volna szükséges. Jani benevezett a dolgozók esti iskolájába. Eljött az érettségi vizsga. Jani Kölcese hűzta ki tételnek. Így mesélte az eseményt: „Gondolkoztam, gondolkoztam, de semmi nem jutott róla az eszembe. A vizsgabiztos meg nógat: Mondjon már valamit! Hát – így én – fél szeme volt...” Csend. A vizsgabiztos: „ez kevés”. Én: „hát ez tényleg kevés”. Átengedték. A Gambriuszban, vagy tábortüznél, mindegy: hiába hallottuk egyiket-másikat sokadjára, mindig friss volt és mindig megnevettetett mindenkit. „Amikor az anyósomat temetni vittük” – kezdte el komolyan, és máris dűlt mindenki a nevetéstől. Röviden és velősen ki tudott tölteni egy kérdőívet, kifigurázva a korabeli bürokráciát. („A halál neme: de igen. A halál oka: furkósbot. Észrevételek: nem vette észre.” Emlékszem egy repülőtársunk esküvőjére fogalmazott jelentésére: „Sz. Lajos elvette B. Viktóriát. Tettének oka ismeretlen.” Minden helyzetre tudott valamit mondani. Egyszer egy motoros gép leüött egy gyönyörű sast. Behozták a kishangárba. Hatalmas fesztávú, gyönyörű madár volt, csodálatosan szép fejfel. Sérült, de élő. Jeni: „Megtartjuk. Én ruházom, ti etetitek.” A madár másnap reggel nehézkesen, de méltósággal kiszáryalt a műhelyből. Remélem, túlélte a zuhanását. Jani megtalálta a hozzám szóló csipkelődést is: álla alá szorított láthatatlan hegedűjén nyikorgó-sípoló szólamot „játszott” – tudta, hogy szeretem a komolyzenét – majd hozzátette: „ilyen van még hatvanhétszer”. Milyen kár, hogy annak idején nem voltunk még magnóval felszerelve! Egész humorfesztiválnyi anyag ment így veszendőbe. Drága Jani, utoljára a temetésén találkoztunk össze mi, veteránok. Mikor a koporsóvivők kézbe vették a koporsóját, valaki odasúgta: „Jani most azt mondaná, hogy „stupa”. (Aki nem tudná, ez az „emelkedés” a lengyel variókon.) És valóban, mindenki várta, hogy a koporsóból adjon ki híressé vált vezényszavát: Himm... Elmosolyodtunk, és ez így volt jó, Jani szellemében.

Hajdúszoboszló újjászületik

„Gólya-gólya hosszú lábú gólya, rég meg mondtam, ne menj Szoboszlóra, oda járnak fürödni a lányok, gólya madár, szégyent ne hozz rájuk” – mondja a rég született nőta.

A dal születését és hogy Hajdúszoboszlót szájára vette a világ, a gyógyvizének köszönhető a város. Amikor íródott, még csak pár medencét üzemeltető fürdő közvetlen szomszédságában 102 hektáros ősgyepen legelészett a csorda, hogy majd szomját oltsa a legelőn lévő két ásott gémeskútból.

Ki gondolta volna, – a juhászt is beleértve – hogy pár évvel később ezen a legelőn az ország egyik legszebb repülőtere fog működni. És azt sem, hogy ez a pezsgő repülőmúltra visszatekintő repülőtér, és vele az itt repülő debreceni repülőklub valamiféle szervezési megfontolások miatt egyik pillanatról a másikra eltűnik a sülyesztőben 1968-ban.

A repülőtér parancsnoka. ekkor Kotrás Gábor volt, akik azután 1955 – 1968 között igazgatta a repülőteret. A motoros iskola már korábban megszűnt. De az akkori igények azt sem indokolták, hogy az országban 24 sport, illetve kiképző repülőtér legyen. Ezt csökkentették le 12-re.

Kotrás Gabi bácsi is elhagyta a repülőteret, hogy majd egy kis kunkorral Nyír-egyházán kössön ki, ahol a MÉM repülőgépes szolgálatnál előbb mint kiképző oktatóként, majd iskola parancsnokként nevelje a mezőgazdasági pilótákat.



Szomorú és sivár évek következtek a hajdúszoboszlói repülőtérré. A hangárokból bútorbolt, bútorraktár, termény volt a repülőgépek helyett. A környék sportrepülői Nyíregyházára, Miskolcra jártak hétvégeken repülni, már aki ezt bírta anyagilag. Gyakorlatilag a régióban a repülés megszűnt.

Hajdúszoboszlón nem volt tehát repülés, de Debrecenben és Szoboszlón is voltak repülni vágyó fiatalok. Magyarországon az 1980-as évek elején jelentek meg a sárkányrepülők. A pilótajelöltek egymástól függetlenül bontogatták szárnyaikat, ugyanis egyetlen hivatalos szerv nem volt, aki felvállalta volna őket. Az akkori MHSZ-nek az volt a véleménye „A vezérsíkokkal ellátott repülőtestek idejében minék visszamenni a Leonardó kísérletekhez?”. Még a minden újra kapható Rubik Ernő is „gatyarepülő”-nek titulálta a kisemberek számára is elérhető repülőeszközöket, haláláig nem lehetett rávenni, hogy felüljön egyre. A megszállottak így is, továbbra is egyedileg vasalgatták főlíájukat a szárnyprofilra.

Cseke Gyula, volt ejtőernyős madártávlatból szemlélte a Wartburg gépkocsival magasba húzott sárkányrepülőket, de sajnos abból ugrani nem lehetett. (Még akkor.) És akkor jött a véletlen, vág a csoda?

1984-ben az akkori honvédelmi miniszter, Oláh István, a nagyhegyesi Vörös Október Termelőszövetkezetbe látogat, ahol találkozik régi gépkocsivezetőjével, Cseke Gyulával, aki sorkatonaként az akkor még nem miniszter Oláh István sofőrje volt. Aki volt katona, az tudja, hogy ez egy sorkatonának nagy megtiszteltetés volt, irigyelték is érte sokan. A miniszter nem felejtette el egykori katonáját, örömmel ölelte keblére, érdeklődve hogyléte felől. Cseke Gyula pár szóban ecsetelte sorsának alakulását, majd kihasználva egykori főnöke közvetlenségét, elmondta nagy bánatát: A város szülötte, Hüse Károly, a kiváló ejtőernyős 1978-ban feladata teljesítése közben hősi halált halt, jó lenne egy emlékversenyt rendezni a tiszteletére. De ehhez repülőtérré is szükség lenne. A miniszter ígért, az ígéretet tett követte, fél év múlva megkereste Cseke Gyulát Gajdán Miklós ezredes, aki a város akkori politikai és gazdasági vezetésének támogatásával kitzúzte az első Hüse Károly Nemzetközi Ejtőernyős emlékverseny idejét 1985. május 26-ára. Az akkori Varsói Szerződés tagállamain kívül részt vettek a versenyen francia és osztrák ejtőernyősök is. Rá egy évre 1986 május 26-án a II. Hüse Károly Emlékverseny megrendezése fémjelzte a hajdúszoboszlói repülőtérré újra-megnyitását.

Végh Sándor főhadnagy, az 1986. május 1-jével kinevezett parancsnok így emlékezik vissza:

Tulajdonképpen semmink sem volt, de hamarosan központi keretből kaptunk 2 Góbét és egy Gavront (PZL-101).

1985 telén a megyei lapban megjelentettük, hogy újjáéled a megyében a repülés, várjuk a régi pilótákat és az új jelentkezőket. A megyei MHSZ-nagyterem csordulásig megtelt a régi pilótákkal. Fülíg érő szájjal üdvözölték egymást a rég nem látott pilóta társak, pillanatok múlva megindult a „hajózás” a padosrok között. Aztán én üdvözöltem a megjelenteket és elmondtam a lehetőségeket.

Nagyszerű csapat alakult ki a régi és a jelölt pilóták között. Mindenki segítségéről biztosította a Krasznodarban kiképzett, de egészségügyi okokból hazaküldött fiatal motoros pilótát, a parancsnokot. A régieknek is – mivel sok idő telt el az utolsó repülésük óta –, újból kellett kezdeni mindent, az 1/1-es feladatoktól. A vitorlázó-oktató- hiányt a környező megyék repülőterei segítették. Jó kapcsolat alakult ki Nyíregyháza, Miskolc repülő klubjaival. Az „öregek” türelmetlenek voltak. Minél hamarabb egyedül akartak repülni. Aztán jöttek az első oktatók, Márton János és a többiek. Már nem voltunk függőek az oktató hiányt illetően. Közös erővel felújítottuk az épületeket, utat építettünk társadalmi munkában. Kik voltak, akik segítettek? Sokan. De külön is meg kell említenem Cseke Gyulát, Pántya Györgyöt, Hajdú Andrást a Volántól, Fülöp Kornélt a baromfifeldolgozóból, Bozóki Dénest Hajdúszoboszlóról, akik kimagaslóan, anyagilag is nagyon sokat tettek a kibontakozásért.

Időközben megalakultak a szakosztályok is.

<i>Vitorlázó szakosztályvezető:</i>	<i>Márton János</i>
<i>Ejtőernyő szakosztályvezető:</i>	<i>Cseke Gyula</i>
<i>Hőlégballon szakosztályvezető:</i>	<i>Hajdú István</i>
<i>Sárkányrepülő szakosztályvezető:</i>	<i>Cseri László.</i>

Így már négy-ötfféle légi-jármű tarkította Hajdúszoboszló légtérét. A város is megszokta – bár néha a motorzúgás zavarja a lakosságot – a repülőket.

Aztán jött a rendszerváltás, megszűnt az MHSZ, ezzel együtt a központi támogatás is. Bár az MHSZ-ből levált repülők által újralakított MRSZ eleinte még küldi a repülőter parancsnok fizetését, de 1992-ben ez is megszűnik. 1990-ben Végh Sándor megvált a repülőterétől, akit Hajdú András követett. A vezetése alatt, hogy fenn tudja tartani a repteret, számos vállalkozási csoportot működtetett, úgy mint lakatos-, kőműves-, festőbrigádokat. Gyakorlatilag mindennel foglalkoztak, ami pénzt hozott a klubnak. A vállalkozások azonban nem jöttek be igazán, így egy év után Cseri László veszi át a repülőter és a klub vezetését. A repülő-csúszpark 9 vitorlázógépre, 2 motoros gépre, számos ejtőernyőre, sárkányrepülőre és 3 hőlégballonra emelkedik. A klub azonban nem tudja fizetni a főállású repülőtervezetőt. 1992 augusztusában e sorok íróját kérték fel a repülőter vezetésére – immár társadalmi munkában. Egy fél évre vállaltam el a felkérést, amiből hét és fél év lett. 2000. január elsejével és Márton Jánosnak adtam át nem túl hálás munkakörömet.

Újra repülünk – Debrecenben.

1990. május 18-án Zavrazsnij ezredes búcsúzóul meglengette MIG-27 vadászbombázójának szárnyait, és ezzel véget ért az az ellentmondásos 45 év a debreceni repülőtér történetében, amikor a civis városnak volt is repülőtere, meg nem is. Ha eltekintünk a politikai háttértől, önrendelkezéstől, szövetségi rendszerektől, amik a repülőket amúgy istenigazából sohasem zavarták, megmarad az, hogy senki sem használta ki igazán a debreceni légibázis valamelyest tényleg korlátozott lehetőségeit. A polgári légiforgalmat, a teherszállítást, a kisgépes forgalmat – miként az az előbbi cikkből is kiderül – nem a szovjetek szüntették meg, hanem hazai döntéshozók. A „glaznoszty” éveiben talán még sportegyesületeket is beengedtek volna „Ivánék” a repülőtérre, mint ahogy egyedi alkalmakkor igen komoly „druzsba” zajlott a debreceni ezred és a szoboszlóinyíregyházi klubok között. A tény az, hogy...

A szovjetek kivonulásának híre nem érte váratlanul a sportrepülés debreceni szerelmeseit. A hajdúszoboszlói repülőtér 1968-as bezárása után a profi szintet megütők egy része hivatásos pilóta lett, egy kis része a közeli(?), nyíregyházi, szolnoki repterekre települt át, nagyrészüket azonban egyszerűen lemondott a repülésről. Ezek egy része élve a rendszerváltás körüli liberalizáció lehetőségeivel már 1990 áprilisában létrehozott egy társadalmi egyesületet azzal a nem titkolt céllal, hogy a debreceni repülőtér „felszabadulása” után azonnal megkezdje gyakorlati tevékenységét is. A „főkolompos” Berta Tibor korábbi miskolci, hajdúszoboszlói oktató volt, de megemlíthetnénk még Luczi János, Dudás László és Szabó Gyula nevét is, mint aktív repülőket, illetve a kiegészítő parancsnokságról az egykori vadász- majd szállítórepülő Janka Károly alezredes nevét, aki elsősorban nem a repüléssel, hanem a feltételek megteremtésével segített.

Jó szándékban, tervekben, ambícióban tehát nem volt hiány, csak hát 1990–1991 viharokkal terhelt idő volt a technikai sportok történetében. A demokratizálás igénye elsöpörte a nem erről híres félkatonai MHSZ szervezetét, de ettől a helyzet csak bonyolódott. A technikai sportok hatalmas eszközparkját ugyanis az állami tulajdonos megbízásából az MHSZ kezelte. A repülőklubok hiába hivatkoztak társadalmi szervezet őseiktől elvett vagyonokra, a 40 év alatt elrohadt vagy szétdarabolt gépeket nem lehetett visszaadni, a meglevőket viszont már az éppen felszámolásra ítélt állami szervezet vette. Még az el nem szaladó repülőtéri földek helyzetét sem lehetett emocionális alapon rendezni. Maradtak a szükségmegoldások. Az MHSZ romjain létrejött technikaisport-szövetségbe a repülőklubok nem léptek be, arra hivatkozva, hogy papíron még létezik az 1946–48 között államosított repülőklubokból létrejött független Magyar Repülő Szövetség. Egyszerű: annak adják vissza a babaruhát. Ez 1990-ben némi kacskaringók árán be is következett, az eszközparkot az állami tulajdon de jure fenntartásával kezelésre visszakapták, a repülőterek nagy része megvolt, azon álltak az eszközök, a felszálláshoz

szabad hely kell, nem telekkönyvi kivonat. Ez a felemás, átmenetinek szánt helyzet tíz év múltán is fennáll, holott az igazságosságtól igen messze áll.

Az immár társadalmi címkével ellátott klubok ugyanis inkább az MHSZ és jogelődjei által istápoltt félkatonai szervezetek utódai voltak, mint ötven év előtti társadalmi szervezet őseiké, már ha illet ki tudtak mutatni egyáltalán. A sportrepülés gerincét nem lehetett nosztalgia alapon feldarabolni, így átalakult formában a korábbi MHSZ repülőklubok megtartották a nagy osztozkodáskor 1990-ben használt eszközeiket. Ez a Hajdúság repülősportjára ellentmondásos hatással volt.

A Hajdúszoboszlón 1986-ban újjáalakult klub a váltásig hátralevő négy évet jól használta ki, sok mindent összeszedett nem történelmi alapon. Így 1990 után – rosszmájú ellendrukkereik szerint – több gépet örökölt, mint pilótát. Az 1990-ben újjáalakult Debreceni Repülő Club viszont hiába hivatkozott az 1937–1946 között működő DRC meglehetősen gépparkjára, hangáira, klubépületére, az 1991-ben igazából vissza sem kapott repülőtérből csak egy kicsiny, de tulajdonképpen elégséges részt, három „atombiztos” betonhangár, főépületbeli iroda és a kihasználatlanul álló repülőtér ingyenes használatát kapta. A gépparkra vonatkozó nosztalgikus igényét viszont elutasították, de azért kapott a klub három nagyjavítás után használható kétkormányos „Góbé”-t, mert még volt az MHSZ készletből. A később feltámadt vagy a semmiből létrejött kluboknak még ennyi sem jutott.

Mézesetek

A lényeg, volt repülőtér, három gép, Debrecen önkormányzata a neki semmibe sem kerülő előbbi támogatás mellé adott pénzt a három gép javítására, azzal a hangosan ki nem mondott céllal, hogy a repülőtéren a repülőélet folytonossága biztosított legyen. Egy korábbi fejezetben már beszéltünk a debreceni repülőtér tulajdonlásának és üzemeltetésének vargabetűiről, emlékezhetünk, másra nem is nagyon volt alkalmas a hely, mint sport és kisgépes repülésre. Az időközben eltelt tíz év alatt sok pozitívum is felhalmozódott, de a folytonosságot a repülőklub, majd a repülőklubok jelentették.

Az első Góbé 1991. szeptember 15-én szállt fel a debreceni repülőtérről, ezzel párhuzamosan megindult a kezdőkiképzés, így tavasszal már egész pezsgő élet folyt a repülőtéren. Néhányan Nyíregyházáról is visszajöttek, így az első debreceni új ezüstkoszorús, Kovács András a „D” vizsga két első feltételét még ott teljesítette, az 50 kilométeres távot viszont már itthon. A három Góbé felújítása folyamatosan történt, így mire elkészült a harmadik, az elsőből már kifogyott az újonnan szerzett gépidő. A következő évben új kezdők jöttek, és Makai Sándor megszerezte az első „D” vizsgát olyanként, aki az új klubban is kezdte a repülést. A klub vezetősége és tagsága eközben folyamatosan ismerkedett olyan új fogalmakkal, mint a szponzor, kezelői jog, bérleti jog, telefonszámla, könyvelés... Amilyen arányban a város a repülőtér általános fenntartási költségeinek növelésére kényszerült, úgy csök-

kent a klubnak nyújtott sporttámogatás. Még egy utolsó „ajándékot” kapott a klub, ezúttal a Magyar Repülő Szövetségtől, a válogatott keret egyik feleslegessé vált „Jantar” teljesítménygépét, amihez lassan beérett a helyi pilótaárda is, bár eleinte inkább elcsesérték középkategóriás gyakorlógépre. Az utolsó „békeév” 1993 volt, amikor még olyan szponzor is akadt a Magyar Aszfalt Rt. „személyében”, aki egy Zlin 142 motoros gép „használati jog átruházását” finanszírozta némi reklám fejében. Akkor még a vitorlázórepülés mellett más sportágakat is üztek a klubban, volt ejtőernyős szakosztály is kb. 20 taggal, ők a klub megalakulása után egy évvel tértek haza Hajdúszoboszlóról és Nyíregyházáról. Elvben volt sárkányrepülő szakosztály is, de ők meglehetősen elkülönülten tevékenykedtek a sportág jellege miatt, gépeiket maguk vették és nem a repülőtéren repültek vele.

A Debreceni Repülő Club történetének legviharosabb időszaka ezután kezdődött. A DRC-t is utólérte a több szakosztályos klubok problémája: minden szakosztály a neki juttatott arányában vagy az alatt kívánt részesedni a terhekből, a közterhekről pedig nem szívesen hallottak. Ennek eredményeként először a sárkányosok váltak ki és hozták létre saját könnyűrepülő egyesületüket, majd egy pénzügyi-fegyelmi csatározás után az ejtőernyősök nagy része is önálló klubot hozott létre, holott már anélkül is volt egy külön – üzleti alapon – szerveződött ejtőernyős klub a városban. Így a DRC-ben maradt három ejtőernyős révén már három szervezet között választhattak az ejtőernyőzésre vágyók, ami még egy Debrecen nagyságú városban is megosztóan soknak tűnik. Előre bocsátjuk, ezt is túlélte a két különálló, hagyományos ejtőernyőzésre szakosodott klub, miközben az újdonságnak számító siklóernyőzés a könnyűrepülő egyesületben talált otthonra.

A nagy kaland – műrepülő VB Debrecenben.

A DRC a viharok ellenére is gyarapodott, elsősorban létszámban, és elérkezettnek látta az időt egy nagy dobásnak, ami szerencsés esetben ellensúlyozta volna a régi-új klub hátrányát az MHSZ-időkben nagyra nőtt klubokkal szemben. Az úgy esett, hogy Magyarország már 1992-ben elnyerte az 1994. évi motoros műrepülő világbajnokság rendezési jogát, amit a repülésben is igen aktív Mikromatika Rt. pályázatára alapozott. Akik, ahogy az az üzleti életben lenni szokott néha, szépen csődbementek és visszaléptek a rendezéstől. A Magyar Repülő Szövetség itt állt rendezési joggal rendező klub nélkül. Az igazsághoz tartozik, hogy ezt a hírt éppen e sorok írója hozta meg az 1993. évi vitorlázórepülő EB-ről, Békéscsabáról., ahol nézőként volt jelen. Hazatérve az első, akivel találkozott, éppen Debrecen polgármestere, dr. Hevessy József volt, akinek gyorsan elmondta ötletét, Debrecen és a DRC pályázza meg VB-rendezést. Műrepülés ugyan nincs Debrecenben, van viszont egy kiváló repülőtér, sok lelkes sportrepülő, ambiciózus városi vezetés, akinek jól jönne a világhírnév: mi kell még? A polgármester elvben azonnal ráharapott az ötletre. Berta Tibor klubvezetőnek már ennek birtokában sikerült szólni, aki persze szintén kapott a klubnak igen előnyös ötleten és most már le is írta az előterjesztés. Debrecen önkormányzata tőle szokatlan gyorsasággal

reagált és hozzájárult a pályázat benyújtásához és anyagi segítséget is ígért az előkészületekhez.

Mit tesz Isten, a DRC nyerte el a rendezést három másik, több tradícióval rendelkező pályázó előtt azzal, hogy:

A helyi önkormányzat erkölcsi és **anyagi** támogatást is ígért

A betonos repülőtér előny volt a sárba fulladt előző, touloni világbajnokság tükrében

A nagyvárosban megvolt az infrastrukturális, elsősorban szállodai háttér

A DRC, a közeli testvérklubok, veteránrepülő egyesületek lelkes rendezőgárdát ígértek

A szakmai tapasztalatokban mutatkozó hiányok pótlására az MRSZ segítséget ígért, így az előjelek jónak mutatkoztak. A problémák a részletekben mutatkoztak, ebből a szempontból a problémakört három részre kell osztani, a szervezési időszak nehézségeire, a verseny-lebonyolítás sportszempontjaira és az anyagi-erkölcsi végelszámolásra.

Az előkészítés végül megoldódott problémái abból adódtak, hogy még a pártállami időszakban sem rendezett a város ilyen súlyú rendezvényt, nemhogy a rendszerváltás utáni elüzletiesedett világban. Sokan hitték, hogy egy műrepülő VB valami olyan nagy dolog, amin nagyot lehet kaszálni, mert mindenkinek fontos.

A város szüneteltette a szakhatósági engedélyezések kiadását az Állami Vagyongyűnökséggel évek óta folytatott tulajdonjogi alkudozás idejére. Nem a VB jóvoltából, de ez végül 1994 májusában megoldódott, viszont az addig halogatott infrastrukturális munkák időre elvégzése részben lehetetlen volt, részben extra költségekkel járt. Az önkormányzat becsületére legyen mondva, ezt az anyagi támogatás néminemű megemelésével ellensúlyozni próbálta.

A tisztiorvosi szolgálat a repülőtér belső és *külső* főreg- és rágcsálóirtását írta elő. A nemzetbiztonsági hivatal ragaszkodott egy méregdrága álcázott menekülőkapu kiépítéséhez. A rendőrség nem fogadta el a nézőtéri kordonok őrzésére a megszervezett klubtagokat és veteránokat, ragaszkodott, hogy a szimpla versenynapok 50 nézőjét 100 „magasan képzett” biztonsági őr terelgesse.

Mindezen igényeknek eleget lett téve, hogy hivatalos magyartalansággal beszéljünk, az utolsó pillanatban az MRSZ felmentő csapata is megérkezett, így az 1994. augusztus 2-án a XVII. Motoros Műrepülő Világbajnokság látszólag rendben megkezdődött, a fővédnök Göncz Árpád távollétében szárnysegédje, a szintén sportrepülő Válóczy István megnyitójával. A zászlók lobogtak, a gépek repültek, 20 ország 88 versenyzője új rendezési rekord volt. Bessenyei Péter, a magyar csapat legjobbja az első versenyszámban, az általa mindig is utált kötelezőben rögtön világbajnok lett. Azután, – s erre ennyi versenyző mellett még nem nagyon volt példa a VB-k történetében –, minden versenyszámot megrendeztek, tehát a VB-rendezés sportértékét még a hivatásos ellendrukkerek sem vitatták. Bessenyei az összetett aranyéremről ugyan lecsúszott a harmadik helyre (talán pont azzal a 40



ponttal, amit egy mindenki által megmosolygott hazai határbíró beintése alapján vontak el tőle). Viszont kellemes meglepetésként a magyar csapat is harmadik lett. Amikor végül kisebb-nagyobb szerveztlenségek közepette mindenki megkapta a serlegeit és érmeit, majd a záró légi parádén a magyar MIG-29 szinte a kisgépes boxból való kilépés nélkül csinálta végig a bódult pillangókra méretezett bemutatóját, még senki sem gondolta, hogy vége van a mosolygónak.

Utólag kiderült, hogy a szállóban a versenyzők nyugalomát hígító szag és csótányok annulálták (tényleg ott voltak), az ételadagok egyre csökkentek (valóban csökkentek), a büfében csak egy-két fajta kávé és cigarettát lehetett kapni. A városi kaputól a főépület két kilométerre volt, egyszerűen vacak volt az egész, hogy lehetett abszolút amatőrökre bízni a VB rendezését – fanyalgott sok hazai bíráló, aki természetesen mindezt jobban meg tudta volna csinálni. Senkit sem érdekelt a résztvevő külföldi szövetségektől kapott tucatnyi elismerő levél, hogy az amerikaiak, akik Toulon-ban kiköltöztek a közös szállásról, itt elismerően nyilatkoztak. A hazai értékelések csak negatívumokat hangoztattak, pedig az igazi feketetelevés még hátravolt. A gazdasági elszámolás, ami impozáns deficitet mutatott. (Csakúgy, mint minden 1990 óta hazánkban megrendezett, igazi profik által jegyzett nemzetközi repülőesemény.) A rendező klub tartozott a „kiváló” szolgáltatást nyújtó szálloda és vendéglátóiparnak, a nagy erővel kivonuló őrző-védő szolgálatoknak, a tb-nek és az APEH-nek. Még jó, hogy a kisvállalkozásokat, magánvállalkozókat kifizették, mert különben igen sok panaszos lett volna. Így kevés, de nagyon kárvallott csapott óriási lármát, egyesek még a köztársasági elnökig és a Nemzetközi Repülő Szövetségig is elmentek.

A kiadási oldalról mutatkozó túlterhelés okairól, a nem tervezett költségekről

már szóltunk. De miért nem volt elegendő bevétel? A következőkben elmarasztaltak nyilván nem értenek egyet velem, de tény, hogy az országban szinte senki nem tudott a VB-ről. A plakát az MRSZ lektorálás-engedélyezés elhúzóódása miatt az utolsó előtti héten készült el, így nem lehetett rendesen teríteni. Amikor a tévében végre főműsor-időhöz jutott sajtófőnökünk, beszélt a nyolcvanas évek békéscsabai EB és VB rendezéséről, de az az évi debreceni VB-ről már „nem tudott szólni”. Az MRSZ májusi budaörsi repülőnapján még az sem került szóba nyolc óra alatt a hangosbemondóban, hogy „találkozunk augusztusban, Debrecenben a VB-n”. Így a nézők mitől rohantak volna jegypénztárakhoz? És miért jöttek volna? A szimpla versenynapokról mindenki tudta, hogy csak a beavatottak számára érdekesek. Az igazi vonzerő csak a záró repülőnap lehet, Taszáron 2 illetve 3 évvel azelőtt 100-200 ezer ember nézte meg a magas szintű programot, 1993-ban viszont nem volt nemzetközi repülőnap, az ország keleti felén meg sosem. A közönség tehát ki volt éhezve. De a meg nem hirdettet, amúgy is szerény, a VB-részvevőkre épített záró program nem töltötte meg a mérleg bevételi oldalát. Ja igen, az ábrához még hozzátartozik, hogy a propagandát és a záróünnepség megszervezését az MRSZ vállalta magára. A DRC dolga volt a szállás és étkezés biztosítása, amiben igen sok kívánni való volt, de ez nem eredményezett költségtüllépést. És az egyenlegből számszerűen főként nem az előkészítés túlköltekezése és bizonyos debreceni vezetők által (talán?) tényleg hűtlenül kezelt pénzek hiányoztak, ahogy azt utólag minden ellenérdekelt állítja, hanem *a tervezett jegybevételek egy nagyságrenddel nagyobb hiánya.*

VB után hétköznapok

Ha, ha ha... Ha VB úgy sült volna el, ahogy tervezték, akkor a DRC anyagiilag megerősödve, vezetősége dicsőségben fürödve hagyta volna el a csatateret. A demokratikus „játékszabályok” szerint ilyenkor megneveznek egy minél magasabb rangú bűnbakot, elesapják és megmaradtak megpróbálják valahogy lemosni a gyalázatot. (Így történt egy évvel korábban a békéscsabai vitorlázó EB után is.) A DRC-ben is történt erre kísérlet. Alig ért véget a VB, szinte a zárónapon összeült a klub közgyűlése, leváltotta Berta Tibor elnököt és Horváth József klubtitkárt, akikkel kapcsolatban az egyetemes bűnbakságon felül konkrét hűtlen kezelés gyanúja is felmerült. Helyettük megválasztották Janka Károly alapító tagot klubelnöknek, Antal István ejtőernyős segédoktatót klubtitkárnak. A bűnbak-módszer ezúttal nem vált be, mert a leváltott vezetők még szaporították a kifizetetlen számlák miatti perek számát saját munkaügyi eljárásaikkal, amik túléltek a gazdasági percket. Utóbbiak ugyanis megszűntek, amikor a hitelezők rájöttek, hogy több pénzt már nem tudnak a klubból kisajtolni. Most jól jött, hogy a gépek *de jure* állami tulajdonban voltak, a klub csak használta azokat, így nem lehetett lefoglalni.

Így a mindennapi repülősporton nem érzett a háttérben folyó háborúskodás, a kezdők egy része lemorzsolódott a kiképzés kezdeti fázisaiban, a többi viszont megtanult repülni és eljutott a már nemzetközileg is elfogadott minősítést jelentő

„C” vizsgáig. Az 1994-1999 közti időszakban fél tucat ezüstkoszorús „D” vizsga is született, itt azonban valahogy megakadt a fejlődés. Megindult egy sajnálatos folyamat. Mivel az 1990-es nagy osztozkodásból a DRC nem részesült igazából, míg a kezdőkiképzés feltételei úgy-ahogy megvoltak, a teljesítményrepülésé már kevésbé. Hiányzott a közepes és nagyteljesítményű géppark, a teljesítményrepülő hagyományokkal rendelkező versenytársak motiváló ereje. A sportrepülésben is van „kritikus tömeg”, ami a folyamatok kiterjedéséhez kell. Az MHSZ időkből ezt a központi tervszámok és az ezekhez mért anyagi támogatás biztosította, az új időkből a szponzori támogatást csak elért eredmények után lehet kapni, amihez viszont szponzori támogatás kellene. A farkába harapó kígyó esete...

Ennek lett az az eredménye, hogy a „C” vagy „D” vizsgát éppen elért pilóták egy része elhagyta a debreceni klubot, és a jobb lehetőségeket nyújtó Hajdúszoboszlón folytatta a repülést és lett országos szinten is nyilvántartott sportolóvá. Szponzor ott sem sok volt, de a nagyobb taglétszám legalább a klub alapműködéséhez szükséges pénzforrásokat biztosította. A debreceni klubban minden évben probléma, hogy a folyamatosan növekvő, repülési idővel nem arányos hozzájárulások miatt csökken a létszám, ami miatt újra növelni kell a hozzájárulásokat. Egyre kevesebb pénz jut a nem örökölteket pótló gépek bérlésére, habár végül is a bérelt gépek biztosították a megmaradt kicsiny, de lelkes csapat repülési lehetőségeit.

A biztosító által csak részben megtérített károk javítása értékes fejlesztési forrásokat vont el. Így érkezünk el 1999 februárjáig, amikor egy kifelé kevésbé észlelhető, de papíron jelentős változás következett be, jogutód nélkül megszűnt ugyanis a Debreceni Repülő Club. A közterhek fizetése terén fennálló tartozásokat és annak időközben felhalmozott kamatait, a büntetéseket, – bár ezeket néha elengedték, mint úgylis behajthatatlant – nem lehetett tovább görgetni egy gyakorlatilag a versenyszféra szabályai szerint működő, „gazdálkodó” sportklubban.

Ugyanakkor az állam, ha anyagiakkal nem is támogatta a sportrepülést (hova-tovább már a világszintű versenyrepülést sem), de legalább megpróbált törvényi háttérrel teremteni a felhalmozódott problémák orvoslásához. Bevezette a közhasznú társaságok intézményét a korábban teljesen magára utalt „sport-társaságok” helyett, amik legalább a sporttevékenység bonyolításában bizonyos kedvezményeket élveznek. Még a DRC, mint jogi személy megszűnése előtt, 1998 októberében, létrejött az Aero Klub Debrecen közhasznú társaság, amelyben azután folytathatták sporttevékenységüket a megszűnt DRC tagjai. Ami elveszett, az a Debreceni Repülő Club patinás neve. Ez azonban a sokat hangoztatott jogfolytonosság ellenére sem hozott annyi hasznot a klubnak, mint a városi vezetés részéről a rossz emléké(?) VB-t követően mélypontra csökkent támogatási kedvnek az utóbbi időben valamelyest bekövetkezett, örvendetes növekedése.

A sárkányrepülés debreceni és hajdúszoboszlói története

A sárkányrepülést Francis Rogalló találmánya segítette világra jönni, miután az 1949-es terve – az űrhajókat visszatérítő szárny - nem jutott gyakorlati megvalósításra. Néhány évtized múlva azonban az USA-ban újra felismerték a benne rejlő lehetőségeket és így 1971-re egy új repülési forma születhetett, a SÁRKÁNYREPÜLES. Magyarországon először a Budapesti Műszaki Egyetem tanárai és diákjai kezdtek a gondolatlanul és annak gyakorlati kivitelezésével foglalkozni, egy véletlenül moziban látott filmhíradó tudósítás kapcsán. Lonkai Tamás, Nagy János, Dr. Ordódy Márton, Kiss Ferenc és Gausz Tamás bátor úttörő munkája révén megindult a „lavina”. Sok addig ismeretlen gyakorlati tapasztalatot kellett gyűjteni. Nem egyszer sajnos emberéletet is követelve, amíg nálunk is biztonsággal meghonosodhatott Otto Lilienthal újkori követőinek szabadidő és verseny sportja.

1970-ben Hajdú-Bihar megyében egymástól függetlenül két helyen, Debrecenben és Hajdúszoboszlón indult meg a vitorlázó, vagy más néven „gyalogos” sárkányrepülés.

Debrecenben elsőnek Kovács Gábor vásárolt magának egy agrofóliás „Flamingo” típusú szárnyat a miskolci sárkányrepülőktől, akik akkoriban már gyakorlott sárkányosoknak számítottak. 1979. nyarán láttam egy plakátot a városban, mely a Nagyeged-hegyen rendezett nemzetközi sárkányrepülő versenyről tájékoztatott. A húgom esküvőjéről „másnapos állapotban” utaztam el erre a számomra ismeretlennek tűnő versenyre. Szeptemberben az addigi vitorlázó repülését feladó Bakos Lászlóval és Böszörményi Zoltánnal összeállva közösen vásároltunk egy műanyag fóliás „Flamingo” úgyszintén a miskolciaktól. Ezzel összeállt az első sárkányrepülni vágyó debreceni társulat.

Oktatónknak felkértük Kovács Gábort, akinek már volt néhány siklása ilyen repülőszerkezettel.

Ma utólag már elmondhatjuk, hogy „vak vezet világtalant” módszer volt az, ahogy mi akkor elkezdtük elsajátítani e különös repülési módot a Debrecenhez közeli halápi és nyíradonyi homokdombok tetejéről.

A hajdúszoboszlóiak úgy szintén autodidakta módon a nádudvari út melletti dombról tették első szárnypróbálgatásaikat, a Császi család (apa, lánya és fiai), valamint Márton János, Posta Péter és Cseri László részvételével.

Debrecenben néhány hét múlva fertőzésként terjedt a kis csapat kezdeményezése. Célszerűnek látszott megszervezni az első összejövetelt, ahol felmérhettük, kik és hányan vagyunk, mit akarunk és hogyan akarjuk.

Közel kéttucatnyian gyűltünk össze a TSZ-KER Kossuth utcai klubhelyiségében. A leendő sárkányosok fiatal és idősebb, javarészt volt sportrepülő, vagy ejtőernyős sportolók voltak.

A sárkányrepülés hazai helyzete egyértelmű volt. Az akkori MHSZ politikai és szakmai vezetői a „kapitalizmus és imperializmus megtestesítőjét” látták ebben az új repülési ágban. A támogatástól és központi irányítástól a 70-es évek végéig mereven elzárkóztak.

Debrecen különösen szerencsétlen helyzetben volt ilyen vonatkozásban. Az 1968-tól szünetelő sportrepülő élet óta az MHSZ akkori megyei és városi vezetőiben merev sportrepüléssel szembeni magatartás alakult ki, pedig érdekes mód az akkori megyei vezető valaha katonai pilóta volt...

A sárkányozni vágyók között is felfogásbeli ellentétek voltak, ami hamarosan kiderült. A régi világ MHSZ-emlőin nevelkedett sárkányozni vágyók nehezen akarták megérteni, hogy itt, ebben a műfajban elkezdődött egy korai rendszerváltás, ami a magántulajdonra épülő és saját zsebből való hobbi- és versenyrepülés kezdetét jelenti. Ezzel 20 évvel megelőztük a mára már természetessé váló helyzetet a sportrepülés és ejtőernyőzés terén.

Végül is 1980-ban megtört a jég, és az MHSZ Repülőfőnökség utasítására az akkor már közel 7 éve létező, sőt versenyeket is rendező magyar sárkányrepülés ügyét is felkarolták megyei szinten is. A szervezetek működését központilag támogatták, irányították és ellenőrizték. Erre a legális működési lehetőségre vártunk mi is, és így hivatalosan megalakíthattuk az első sárkányrepülő szervezetet a megyében. Ez akkor a Debrecen Városi Modellező Klub Sárkányrepülő Szakosztályaként lett bejegyezve. Bázisul a Böszörményi úti modellező klubot kapta meg, megosztva a már régóta ott működő, Sólyom István által vezetett modellezőkkel.

Hamarosan beálltak a csatasorba azok is, akik végül belátták, a sárkányrepülést csak úgy lehet megtanulni a leghatékonyabban, ha gépet vesznek maguknak. Az sem volt ritka akkoriban, hogy egy gépnek több tulajdonosa volt. A központi támogatásból eredően azonban lehetőség nyílt használni, közép kategóriájú fóliás „Héjákat” vásárolni kiképzési célokra. Egyesek meg is maradtak ezeknél a klubtulajdonú gépeknél, aminek előnyeit és hátrányait aztán éveken keresztül „élvezhették”.

Az első szakosztályvezető Suba József ejtőernyős, akit Molnár István (szintén volt ejtőernyős) követett.

A kezdetek idején a nálunk néhány év gyakorlati előnyben lévő miskolci sárkányosok – Szepesvári Sándor, Fehér László, Nagy István – oktattak bennünket. Míután Harkányban megrendezték az első oktatói tábort 1980 őszén, közülünk is oktatói jogosítványt szereztek néhányan. Bakos László, Kovács Gábor, Cseri László lettek az első hivatalosan bejegyzett oktatók. A szakosztály vezető pilótája Bakos László lett, műszaki vezetője Szabó István. Ő egyébként Ferenczi Gáborral együtt akkoriban már átesett az alapfokú kiképzésen a Hármashatár-hegyen repülő MMRK sárkányrepülőinek oktatása révén és a debreceni megalakulásunk hírére csatlakozott közénk.

Megkezdődött a városban és a megyében a sárkányrepülni vágyók toborzása. A létszám folyamatosan nőtt. Nem egyszer 30 fős teltházasan tanteremben folyt az

elméleti oktatás, és vizsgáztatás. Az előadásokat legtöbbször a műszaki egyetemet végzett Ferenczi Gábor tartotta. A gyakorlati kiképzések vezetője Bakos László volt. A kiképző dombok sajnos 120–150 km távolságra voltak Debrecentől. A legfontosabb kiképzőhelyeink kezdetben a sajóabonyi és sajókápolnai dombok voltak, később azonban átszoktunk az Egertől északra fekvő bekölcei dombokra. Ez utóbbi azért volt praktikus, mert az „A” vizsga utáni első magas startot az egri Nagyeged-hegyről tehetjük meg. Ez a hely egyébként a gyalogos sárkányrepülés és siklóernyőzés paradicsoma mind a mai napig.

A kiképző és gyakorló repülések általában két napra a hétvégékre voltak szervezve, évenként egy-két alkalommal egyhetes táborozásokat is rendeztünk.

A közlekedésünket és a sárkányok szállítását egy „bódés” UAZ segítette éveken keresztül, melynek nem mindennapi végét az egyik nyári táborozásunkban bekövetkezett „hegyről legurulás” jelentette. Nem kevés bravúrral sikerült a benne ülőknek, többek között nekem is kiugrani a fék, és vezető nélkül maradt a hegyről lefelé robogó autóból. Ezután egy kisebb „csőrös” ponyvás UAZ-t sikerült szerezni a MÁV-tól és azzal jártunk a hegyekbe.

A sárkányrepülés jövőjét keresők a sport fejlődése során különböző utakat láttak, a mást akarás, ami egyébként szinte országosan minden repülőklubban jelen volt. A sárkányosok, miután főleg magántulajdonú eszközökkel repültek, nem függték annyira klubjuktól, így könnyebb volt a szétválás és az újra alakulás.

1983-ra megszűnt az addig Debrecen neve alatt futó csapat, és Cseri László vezetésével létrejött a hajdúszoboszlói önálló sárkányrepülő klub. Ez idő tájt Bakos László már válogatott kerettaggá vált eredményes repülései révén. Vele együtt néhányan (a csapat magja) átigazolt a szoboszlói klubba és önálló életet kezdtek élni. Nem is akármilyet! A klub elsőszerű célkitűzése a síkvidéki sárkányrepülés meghonosítása volt. Az új indítási mód a telepített csörlő és a forradalmian új testkioldó használtára épül.

Kifejlesztésre került az ország első, műszaki bravúrnak számító centrifugákluplungos, Trabant motoros csörlő aggregátora, mely lehetővé tette a vitorlázó gépekhez hasonló síkvidéki indítási módot. Ebben a technikai sikerben főszerepe volt a szoboszlói Sándor Zoltán és Bíró Béla műszaki „ezermestereknek”, valamint Cseri László háttér támogatásának. Csörlőnk Közép-Kelet Európa legjobb alkotása lett. Sokan csodájára jártak az országból. Erre a szerkezetre dolgoztuk ki Dr. Ordódy Márton vezetésével – aki akkor már a szakág fő irányítója, a magyar sárkányrepülés apostola volt – a máig is érvényes sárkányrepülő csörlőzés kiképzési tematikát. Ebben részt vett Miskolczi József, Bakos László, Szobonya József, Torkos Sándor, Ferenczi Gábor és én. Szerkezetünk olyan népszerű lett, hogy 1987-ben a moldáviai Szarókiban rendezett szovjet-összorosországi sárkányrepülő versenyre is ki kellett vinnünk, mint nemzeti csúcstechnikát bemutatni. Ezután kiképzést kellett tartanunk az arra vágyóknak. A feladatot az MHSZ O.K. Repülőfőnöksége Kreith Eduárd szakosztályvezetőre, Miskolczi József oktatóra, és rám, mint vezető pilótára bízta. A csapatban részt vett a jó humorú és azóta a súlyos balesete miatt a repülést abbahagyni kényszerült Mészáros Tihamér pilóta

és Batthyányiné „Mazsi” is, aki a repfőnökség diszpécser, orosz tolmács és a delegáció vezetője volt egy személyben.

A 80-as években a szoboszlói sárkányos élet nagyon felfutott. A debreceni szakosztályban maradtak nagyon inaktívan működtek, pedig az ottmaradtak között is volt két kiemelkedő egyéniség: Ferenczi Gábor és Szobonya József.

Gábor a műszaki és elméleti tudásán kívül azzal vált naggyá, hogy egyik alkalommal úgy repülte meg a Hajdúszoboszló – Nyíregyháza ezüstkoszorú távot csörlésből, hogy magasságmérőn kívül nem volt más műszere, ami segítette volna. Ráadásul a „Kis Apolló” sem volt valami igazán nagy teljesítményű gép. Azonban volt egy kivételes időjárás és némi szerencsével párosuló tehetség is a háttérben.

Szobonya Józsi tehetsége is már korán nyilvánvalóvá vált, de igazán akkor, amikor közülünk elsőnek repült 100 km-es céltávot az egi Nagyeged-hegyről a debreceni Tóció-völgyig. Ez akkoriban még országosan is nagy teljesítménynek számított.

A megye két külön működő sárkányrepülő szervezetét – kezdeményezésemre – az 1986-ban megalakult hajdúszoboszlói repülőklub klubtitkára és repülőter parancsnoka Végh Sándor „egységben az erő” jelmondatával újra egyesítette, szoboszlói bázissal. A szakosztályvezető Cseri László lett.

A 80-as években nagyon élt a sport országosan is. Verseny versenyt követett, amelyeken természetesen mi is indultunk klubunkat képviselve. Ennek az országos aktivitásnak volt köszönhető, hogy a szocialista országok közül először Magyarországon rendezték meg 1986-ban a Sárkányrepülő Európa-bajnokságot. A nemzetközi kapcsolataink Miskolczi József jóvoltából alakultak ki. Két alkalommal is táboroztak holland sárkányrepülők Hajdúszoboszlón, melynek a célja a csörlőzés megtanítása, kiképzése volt.

1983-tól egy új repülési mód költözött be klubéletünkbe, a motoros sárkányrepülés. Hazai eredete a MÁV-klubos Hlács Ferenchez vezethető vissza, aki úttörő kezdeményezője volt ennek a repülési formának. Rövidesen egyre nagyobb számban szaporodtak az amatőr magánépítők.

Nálunk a 80-as évek legelején Kovács Gábor készítette el az első repülni is képes motoros sárkányt, mely egy Trabant motoros egy személyes szőtt fóliás „Feeske” típusú szárnyal ellátott szerkezet volt. Bár a Wright-fivérek motoros biplánjánál nem igen volt jobb teljesítménye, de mégis úttörő munkának számított. Kiforrottabb változatát Bíró Béla építette meg, amellyel már meg tudtunk jelenni akár bemutatókon is. Az első profi motoros sárkányhoz, az egi Molnár Zoltán által gyártott Apolló CX kétüléses géphez ’83 végén jutott szakosztályunk, melyen megkezdődött a gyalogos pilóták motoros átképzése is. Ebben az időben szinte csak Trabant motoros gépek repültek.

Sétarepülésre, reklámhordozásra, vizuális megfigyelésre, légifotózásra kiválóan alkalmassá vált a sárkányrepülés. Egyesek a mezőgazdasági repülés lehetőségeinek bővülését látták benne.

Néhány emlékezetes kaland is kapcsolódik ennek a műfajnak a bemutatkozásához. Egyik alkalommal egy gödöllői agrártudományi-szakember találkozóra hívtak

bennünket, különböző vegyszereket reklámozni a szárnyfelületeinken. Amikor a szimpózium résztvevői a hónapok óta dédelgetetten nevelt nemesített borsó parcellához értek, Nagy Lajos barátunk motorhiba miatt ezen a mintaterületen landolt, kiverve a bemutatás tárgyát a szakemberek előtt. Nem kevésbé érdekes mutatóváltást hajtott végre Kreith Eduárd a nemesített kísérleti kukoricatáblában. Szegény agrónomus hölgy, aki a bemutatást végezte volna, szó szerint sírva fakadt a látványtól. Nem győztük vigasztalni, de leginkább a pokolba kívánt bennünket, ami, őszintén szólva nem is volt csoda. Hasonló izgalommal járt a bábolnai bemutató repülésünk is, bár ott kárt nem okoztunk.

A gépeket, miután biztonságosabb, erősebb motorokkal készültek, az ejtőernyősök is igénybe vetették egy-egy ugrásra.

Jelentősége akkor kezdett igazán magasra törni, amikor országos sárkányos vezetők, Ordódy Marci erőltetésére egyre gyakrabban lett gyalogsárkány felvontatására használva a Hlács Ferenc és klubtársai által kikísérletezett módszer.

A sárkányrepülő vontatásos versenyek tekintetében kezdtünk a világszínre törni, egyre jobban elszakadva a klasszikus hegyi versenyezésektől.

Hajdúszoboszló ebben a műfajban is nagy szerepet játszott. A vontatásos kiképzések gyakorlati kidolgozásában a repülőter és a tagság több alkalommal állt rendelkezésére a szakág vezetőinek, annak ellenére, hogy más klub is segítette országosan az ügyet.

Első vontatópilótáink Molnár István, Miskolczi József, Torkos Sándor voltak.

A kiképzést – akik versenyezni jártunk –, mindnyájan megszereztük, hiszen egyre inkább eltávolodtunk a hegyi versenyektől. Így a csörlések és a vontatások segítségével a megye sárkányosai, akik a már említett két városon kívül főleg Püspökladányt és Hajdúböszörményt képviselték, egyre inkább a síkvidéki repülés irányába fordultak, függetlenül magukat a hegyi starthelyek világától.

A hajdúszoboszlói sárkányrepülők szakmai múltjának és tekintélyének elismerésül 1998-ban Engi László szakosztályvezetővel az élen házigazdái voltunk a 7. Női Sárkányrepülő Világbajnokságnak.

Hírünket elvitték a világba Japántól az USA államain át Ausztráliáig. Dr. Ordódy Márton versenyigazgató által rendezett esemény pozitív szakmai eredménnyel zárult. Egy másik fordulat még 1997-ben következett be a megye sárkányrepülésének történetében, amikor Torkos Sándor és az én kezdeményezésemre megalakult a debreceni repülőterén a Debrecen Könnyűrepülő Sportegyesület. Ez egybe tömörítette mind azokat, akik a motoros és gyalogos sárkányrepülést a debreceni repülőterén kívánták folytatni a kedvezőbb feltételek miatt. Elsősorban a közelség és a gépek kedvező tárolási lehetőségei jelentettek előnyt a debreceni sárkányosoknak.

Így a szoboszlói klubból kivált és átjött minden gyalogos pilóta, együtt a debreceni motoros pilóták egy részével. Az egyesület első ügyvezetője Engi László lett, elnöke Gerzsényi László az AIRPORT DEBRECEN Repülőteret Üzemeltető Kft. igazgatója. A sárkányos szakosztály vezetőjének és vezető pilótájának e sorok

íróját választották meg. A siklóernyősök vezetője Torkos Tamás, műszaki vezető Torkos Sándor lett. A hajdúszoboszlói női világbajnokság rendezésében a szétválastól függetlenül a debreceni sárkányosok is részt vettek, és máig is jó a kapcsolat a két klub között.

A 2000. évben választott új ügyvezető Dr. Rohács Sándor szerencsés évet kezdett, mert ennyi sportsiker még nem érte a debreceni sárkányrepülőket egy éven belül, a gyalog és motoros sárkányrepülésben egyaránt.

Hencz Krisztián egyéni eredményei és a Hencz, Bakos, Erdelics, Szobonya alkotta csapat jó eredményei, valamint a motoros Juhos István és Molnár Imre szintén érmes helyezései öregbítették az egyesület hírnevét.

Végül meg kell emlékeznünk a megye sárkányos történetének fekete oldaláról is. Az eltelt két évtized alatt egy halálos baleset volt, 1979-ben az autós vontatás kísérletezése közben Hajdúszoboszlón.

A csörlések közben is volt 3 komoly baleset, de szerencsére mind felépüléssel végződött.

Motoros sárkányrepülésben egy emlékezetes baleset volt, 1996-ban Hajdúszoboszlón. A fürdőt a repülőtér felől övező fasorban való elakadás miatt történt a baleset, melyben a két pilóta súlyosan megsérült, de szerencsére ők is felépültek.

Befejezésül álljon itt néhány feltétlen említésre méltó sport eredmény, és fontosabb esemény:

Sporteredmények:

1983. július Az első ezüstkoszorú megrepülése: Bakos László

1990. június 24. Az első 100 km-es céltáv megrepülése: Szobonya József

1999. május 14. Hivatalos egyszemélyes motoros sárkányos magassági rekord megrepülése – 5600 m relatív magasság Debrecen felett: Juhos István

Egyéb események:

1986. Elkészül a 2. csörlőaggregátor az egi sárkányrepülő klub részére (készítői: Torkos Sándor, Miskolczi József, Mészáros Tihamér).

1989. Vendégszereplés Zsolnán, a Szlovák Nemzeti Bajnokságon.

1990. Motoros sárkányrepülő pilóta szakvizsgálati engedélyek megszerzése 7 oktatónak.

1992. Holland pilóták csörléses kiképzése Hajdúszoboszlón,

MALÉV reklámfilmbe való szereplés Tihanyban, motoros sárkányrepülőkkel (Molnár István, Deleff István).

1993. A klubban többen motoros sárkányrepülő oktató szakvizsgálati engedélyt szereznek.

1994. Nagy nemzetközi vontatásos tábor Hajdúszoboszlón, 6 ország részvételével.

1995. Elkészül az első kétdobos csörlő (Szobonya József, Erdelics Zoltán).

1997. A Debreceni Könnyűrepülő Sportegyesület megalakulása.

1998. A VII. Női Sárkányrepülő VB. megrendezése a hajdúszoboszlói repülőtérre, a debreceni és szoboszlói sárkányosok közreműködésével.

A Hajdú-Bihar megyei hőlégballon repülés története

Hogy sporteszköz-e a hőlégballon vagy reklámhordozó, az vita tárgyát képezheti. De hogy repül, sőt ez volt az első ember vezette eszköz, ami a levegőbe emelkedett, az biztos. Emiatt mindenképpen itt a helye repüléstörténeti kiadványunkban.

Megyénkben a hőlégballon repülés meghonosításának gondolata 1985-86 telén a Budapest-Debrecen vasútvonalon a gyorsvonat büféjében született meg. Itt mutatták be egymásnak Hajdú Istvánt a TIGÁZ Hajdúszoboszlói PB-gáz töltőüzemének vezetőjét és Végh Sándort az MHSZ Nyíregyházi Repülőtér parancsnokát. Ekkor Végh Sándor már túl volt egy Nemzeti Bajnokság (1983 Kiskunfélegyháza) megnyerésén, illetve megszerezte a magyar hőlégballon versenyzők közül elsőként sportunknak egy külföldön, Ausztriában megrendezett nemzetközi verseny első helyét is. Szakmai berkekben ekkor már eldöntött tény volt az, hogy újra beindul Hajdú-Bihar megyében a repülés, megalakul az MHSZ keretein belül a repülő és ejtőernyős klub és Végh Sándort áthelyezik Nyíregyházáról Hajdúszoboszlóra. Hajdú István már a vonaton eldöntötte hogy foglalkozni kíván ezzel az új sportággal és egyben vállalta azt is, hogy a TIGÁZ keretein belül a lehetőségekhez mérten támogatni fogja a hőlégballon repülést.

A repülőklub 1986 tavaszi megindulásával egyidejűleg nagy ütemben megkezdődött a hőlégballon szakosztály szervezése is. Az első hőlégballon elkészítéséhez anyagi támogatást a BARNEVÁL nyújtott, melynek vezérigazgatója Fülöp Kornél hamar meglátta a lehetőséget a hőlégballon hatalmas felülete által nyújtott reklámban. Így készült el az első megyei hőlégballon a TOMI típusú Pécssett gyártott 2200 köbméteres kupola, melynek grafikáját Velényi Rudolf festőművész tervezte és máig az egyik legszebb magyar ballon. A HA-708-as lajstromjelet kapta, és a BARNEVÁL emblémájáról a „Pulyka” becenevet, mellyel itthon és külföldön is sok dicsőséget szerzett megyénk hőlégballon repülésének. Az első felszállásra 1987. április 7-én került sor Hajdúszoboszló repülőtérén. A ballon kapitánya Végh Sándor, utasa Molnár Sándor volt. Ezzel egy időben megindult az intenzív szakosztályi élet és a kiképzés a klub keretein belül. A szakosztály vezetője Hajdú István, tagjai a kezdeti időszakában Barna Sándor, Bertli János, Cseke Sándor, Daku Dénes, Hajdú Gyula, Himmer Ferenc, Jakó Imre, Komódi Gábor és Szarvas Péter voltak. A szakosztály rövid időn belül az ország egyik legjelentősebb hőlégballon repülő műhelyévé vált, ami nem csak a magas szintű szakmai munkának, hanem a tevékenységgel szimpatizáló vezetők támogatásának volt köszönhető. Ezek közül ki kell emelni a már említett Fülöp Kornél mellett B. Tóth József MHSZ megyei titkár, Lékai Gusztáv TIGÁZ vezérigazgató és Pántya György MSZMP hajdúszoboszlói városi titkár szerepét.



A második megyei hőlégballon a HA-713-as lajstromjelű 1988 tavaszán készült el a TIGÁZ támogatásával. Szintén Pécssett gyártották és ez volt az első „0” szabású, tehát bordás felületű magyar ballon. A szakosztály így 1988-tól már két hőlégbalonnal repült és versenyzett. A BARNEVÁL támogatásával Végh Sándor elsőként a magyar hőlégballoonosok közül nagyon komoly külföldi versenyeken vett részt és ért el jelentős eredményeket. Ezek sorából érdemes kiemelni a következőket. 1988 Japán, Kamisihoro Tokachi Ballon Fesztivál I. hely. 1989 Izrael, Tel-Arad II. Jóakarát Nemzetközi Hőlégballoon verseny I. hely, Franciaország, Metz Fraternelte (több mint 700 hőlégballoon) II. hely, USA, Battle-Creek Nemzetközi Hőlégballoon Verseny 16. hely (ezen a versenyen a teljes amerikai élmezőny

részt vett). Pályafutásának eddigi csúcspontja a 2003. évi vilniusi Európa-bajnokságon elért második helyezése.

Végh Sándor mellett ki kell emelni Komódi Gábor versenyzői tevékenységét, aki 1989-től szerepel a magyar hőlégballoon versenyzők élvonalában, és az 1991-es Kanadában megrendezett VB-n is részt vett, mint a magyar válogatott keret tagja.

1989-ben a hőlégballoon szakosztály előbb névleg, majd ténylegesen is kettévált, és a megyei klub hőlégballoon szakosztálya mellett a BARNEVÁL SE hőlégballoon szakosztálya is önállóan kezdett tevékenykedni megyénkben. A BARNEVÁL megszűnése után a debreceni szakosztály Debreceni Hőlégballoon Repülő Klub néven folytatta tovább tevékenységét.

Külön fejezetet érdemel a megyénkben megtartott hőlégballoon versenyek története. A klub 1987. februárjában rendezte meg az I. Délibáb Kupa Nemzetközi

Hőlégballon Versenyt, ami hamarosan az egyik legjelentősebb magyarországi verseny lett. A verseny 1988 és 1992 között élte fénykorát, rendszeresen több mint 30 hőlégballon vett részt rajta, és érkeztek tengeren túli versenyzők is. A verseny 1989 és 90-ben BARNEVÁL Kupa néven került megrendezésre. Napjainkra sajnos ez a verseny támogató hiányában elsorvadt.

Debrecenben 1999-ben rendeztek újra hőlégballonversenyt, a Shellgáz Kupasorozat azévi rendezvényét. Helyi kezdeményezésből 2001-ben indult újra a ballonversenyzés, ekkor határozta el a város és a MOL vezetése, hogy új versenysorozatot indít egy tervszerű felfelé ívelő fejlődést célozva meg. A MOL Kupák két első tagja magyar nemzeti bajnokság volt, az eddigi csúcspontot a 2005-ben megrendezett Európa-bajnokság jelentette.

