

A
Műegyetemi Sportrepülő Egyesület
huszonöt éves története
1921-1946



Összeállította:
Czirák József

Forrásmunkák

Évi jelentések, beszámolók, jegyzőkönyvek
Kaltenbach Henrik: M.Sr.E. története (1921-30)
„Aviatikai értesítő” számai
„Aviatika” számai
„Technika” számai
„Magyar szárnyak” számai
Jánossy István: A repülés abc-je
Bánhidi Antal: Pilóta lettem
G. Brütting: Segelflug erobert die Welt
Bánhidi Antal: A „Gerle 13” útja
L’année aeronautique
Újságcikkek

Főfejezetek

M.Sr.E. történet
Függelék
M.Sr.E. típuskönyv
Névtár

Tartalomjegyzék

Huszonöt év.....	5
Így kezdődött.....	5
Felhívás.....	5
A megalakulás.....	6
Megindul a munka.....	7
Nehéz idők.....	7
Megszületik a „Róma”.....	8
Megépítjük a „Bohóc”-ot.....	8
A „Róma” világrekordjai.....	8
Épülnek a „BL” gépek.....	9
Repülőnapok.....	9
A „Róma” újabb világrekordja.....	10
Az első érdi repülőtábor.....	10
A „Róma” északnyugat-európai útja.....	11
A repülés népszerűsítése hazánkban.....	11
Fejlődünk, gyarapszunk.....	11
A „Róma” visszahódítja világrekordját.....	12
II. érdi repülőtábor. 1930.....	12
Zajlik az élet.....	12
A berlini műrepülőverseny.....	13
Épülnek a „Gerlek”.....	13
„Gerle 13” útja a Földközi tenger körül.....	14
Elhatározások.....	14
Külföldi túrák.....	14
Reklámrepülések.....	15
Megindul a vitorlázórepülő élet.....	15
Alapszabály módosítás.....	16
Szárnyra kel a „Haris”.....	16
Elkészül az „Emese”.....	16
Repül a „Harag” is.....	17
Kis visszapillantás.....	17
Korszerű túragépünk az M.19.....	18
Mentőügyi bemutató.....	18
Első vitorlázó-műrepülő gépünk, az M.22 „Turul”.....	18
Megindul a repülőélet a „Hegyen”.....	19
Az M. 24 behúzható futóművel.....	19
Motoros gépeink külföldön.....	19
Vitorlázórepülő kiképzés négy terepen.....	20
Megindul a modellezés.....	21
Vitorlázó-repülőgép tervpályázat.....	21
Vitorlázórepülőink külföldön.....	21
Az M-24 Afrikában.....	22
Sorozatban épülnek a gépek.....	23
Kilenc teljesítmény jelvény.....	23
Repül a „Nebuló”.....	24
Az első magyar női ezüstkoszorú.....	25
Nemzeti csillagtúrát nyer a „Nebuló”.....	25
Hat magyar vitorlázórepülő csúcs!.....	26
Az első magyar aranykoszorú.....	27
„Nádi” elrepült.....	27
Nemzeti rekord az M.24-el.....	27
„Emese” Magyar kísérleti Repülőgépgyár.....	28
Önálló M.Sr.E. Tervező Iroda.....	28
Modellezőink az élen.....	28
M.Sr.E. Tanoncműhely.....	28
Három magyar csúcs és egy aranykoszorú.....	29
Tanműhelyben épül a „Fergeteg”.....	30
Tizennégy országos és két világrekord.....	30

Huszonöt év

1921 nov. 10-e nevezetes mérföldköve a magyar repülésnek. E napon alakult meg a **Műegyetemi Sportrepülő Egyesület**. Megkezdte a magyar sportrepülés ügyében kifejtett működését, melynek negyedszázados évfordulójához érkezünk el. Huszonöt esztendő nagy idő még egyesületek életében is, különösen akkor, ha olyan viszonyok között kellett működnie, amint amilyen időszak a két világháború között adódott.

Üljünk most fel a gondolat gépmadarára és „utazósebességgel” repülve tekintsünk végig az elmúlt éveken. Mindent nem láthatunk, nem érinthetünk, hiszen oly sok esemény történt az egyesület életében, hogy annak kivonatos leírása is köteteket alkotna. Ezért csak a fő eseményeket tudjuk egy röpke pillanatra szemügyre venni, sőt ezek közül is csak azokat, melyekről emlékek maradtak ránk.

Eme visszapillantó repülést nem azért tesszük, hogy most megmámorosodjunk az ünnepléstől. Ez az M.S.r.E. szellemével nem egyeztethető össze. Azért tekintünk végig eddigi munkánkon, hogy felidézzük a múltat: meglássuk benne a jót és az esetleges hibákat, de mindenesetre azt a sok-sok jóindulatot, akarást, amelyet egyesületünk tagjai kifejtettek.

Az „öreg sasok”-nak kellemes visszaemlékezés az elmúlt időkre, a nehéz, küzdelmes évekre, az eredményes munkára, melyet legyőzhetetlen idealizmusukkal a magyar sportrepülésért kifejtettek. A jelenlegi „ifjú Ikarusz”-oknak erőmerítés a jövő munkájára. Két világégés után újra talpra kell állítani a magyar sportrepülést, hogy demokráciai alapokon nyugvó nagy nemzetközi összefogásban a magyar műegyetemisták mindig méltóképpen képviseljék a magyar sportrepülőket és a magyar sportrepülést.

Így kezdődött...

Huszonöt évvel ezelőtt felhívás jelent meg a műegyetemi hallgatókhoz. A felhívás repülni hívja őket. Szó szerint így hangzik:

Felhívás

Magyarország összes repülőgépei összetörve hevernek. A nagy nehézségek mellett megindított légiforgalom szünetel. Repülőink zöme szétszéledt.

Külföldön lázas iramban halad a repülőgép fejlődése. A légi forgalmi vonalak sűrű hálózatot képeznek. Légiforgalmi társaságok nagy számban alakulnak, és repülők ezreit foglalkoztatják. Napról napra újabb eredményekről érkezik hír.

Mi csak szemléljük az aviatika eseményeit, de részt nem veszünk. Csodálkozva vesszük tudomásul az eredményeket, de mi nem mutatunk fel egyet sem. A repülésnek csak passzív, de nem aktív résztvevői vagyunk.

Amikor a Németország-i vitorlázó repülők által elért eredmények már kellően bebizonyították, hogy a gyakorlati repülés nagyobb költségek nélkül is művelhető a motornélküli vitorlázó vagy a siklógépek útján, elérkezettnek látjuk az időt arra, hogy Műegyetemünk keretében egyesületet alapítsunk „Műegyetemi Sportrepülő Egyesület” néven, mely céljából a motornélküli, vitorlázó és siklórepülés megteremtését és művelését tűzi ki.

A rektor úr engedélye alapján felhívjuk az érdeklődőket, hogy tagjaink sorába belépve az alakuló közgyűlésben részt vegyenek, mely az Egyesület ideiglenes alapszabályait fogja elkészíteni, valamint az ideiglenes tisztikart megválasztani, s így az Egyesület további működésére alapvető fontosságú lesz.

Isten adja, hogy munkánk magyar kultúránk és magyar hazánk javára váljon!

Budapest, 1921. évi november hó 10-én.

Kintses László s.k.
Lampich Árpád s.k.

Maier József s.k.
Rotter Lajos s.k.

A felszólítás nem maradt eredménytelen, hanem erős visszhangra talált a repülni vágyó műegyetemi ifjúság körében. A felhívásra jelentkeztek és aláírták az ívet, melyben kötelezik magukat, hogy „A Műegyetemi Sportrepülő Egyesület tagjai sorába belépek” a következők:

Melczér Tibor	Szebeny györgy	Pogány Pál
Pribék Inre	Barkász Emil	Pálffy Elemér
Feigl Gyula	Fehrentheil Gusztáv	Erkel Andor
Bom Gyula	ifj.Hüttl Hümér	Bruik Viktor
Theiss Ede	Conrad Ernő	Laurenszky Gusztáv
Bánhidi Antal	Soma Gábor	Horváth Ernő
Gr. Thorotzkai Péter	Leiglán Kálmán	Oláh Zoltán
Juhász Kálmán	Zoltay József	Fintor Zoltán

Bánhidi Antal, aki a „Gerle” megszerkesztésével és számos nevezetes repülésével írta be nevét úgy egyesületünk, mint a magyar sportrepülés történetébe, így ír erről az eseményről könyvében:

„Egy délután Lampich Árpád egy ívet tett elém.
- Írd alá!

Nézem. Felhívás volt a Műegyetemi Sportrepülő Egyesület megalakítására. Elöttem Maier József százados, Kintses László főhadnagy, Lampich Árpád és Rotter Lajos írták alá. Aláírtam én is.

Azután kimentünk a repülőgép temetőbe. Sorra vettük az összetört gépeket. Kiszereztük belőlük azt a néhány csavart, amely még használható maradt. Gombok voltak csak, amelyekhez ruhát kellett varrunk.

Ezzel megkezdődött a magyar sportrepülés újjáépítése.”

A megalakulás

Az ideiglenes vezetőség időközben hozzáfogott az alapszabályok kidolgozásához. Jelvényül az aranykeretes, kékszínű M betűbe fonódó kiterjesztett szárnyú fehér sirályt választja. Zászlója pedig égszínkék színű, közepében a jelvénnel. Az alapszabályok főbb pontjai a következők:

- I. Az Egyesület címe székhelye, színei, zászlója, címere, nyelve, célja és eszközei
- II. Az Egyesület tagjai
- III. Az Egyesület szervei
- IV. Tanárelnök
- V. Közgyűlés
- VI. Igazgatói Tanács
- VII. Választmány
- VIII. Az Egyesület vagyona és pénzkezelése
- IX. Az Egyesület szakbizottságai
- X. Felügyelet
- XI. Alapszabály módosítás
- XII. Az Egyesület feloszlása

Az 1922 ápr. 1-én beküldött alapszabályt a M. Kir. Belügyminisztérium 1922 júl. 8-án az 1700/VII.a. rendelettel jóváhagyta.

Az érvényes alapszabályok birtokában ült össze 1922 okt. 22-én az első közgyűlés. Tanárelnöknök felkéri dr. Bresztovszky Béla műegyetemi nyilv. R. tanárt, és megválasztja az első tisztikart:

Ifj. elnök: Maier (Monory) József
Ügyv. alelnök: Kintses László
Alelnök: Lampich Árpád
Titkár: ifj. Hüttl Hümér
Ellenőr: Barkász Emil
Jegyző: Zsitvay Imre

A megalakult egyesületünket és tisztikarát Petróczy István ezredes, a M. kir. Kereskedelmi Minisztérium Légügyi Osztályának igazgatója üdvözl. Reméli, hogy Egyesületünk célját meg is fogja valósítani. A munka megvalósítása érdekében felajánlja a békeszerződés értelmében megrongált repülőgépeket és alkatrészeket.

Megindul a munka

Anyagiak hiányában nehezen indulhatott csak el a munka. A gyűlések tárgya főként az anyagiak előteremtése és tervezgetések a jövőre.

Az Egyesület a mai Otthonunkban kapott helyet a Műegyetem vezetőségétől. Toborzásra hirdetőtáblát helyeztek el az aulában.

Egyesületünk tagjai, hogy minél nagyobb jártasságra tegyenek szert az anyagismeretben és repülőgép építésben, gyárlátogatásokat végeztek. Így ellátogattak a Neuschloss-Lichtig, M.Á.G. és Fejes-Asbóth gyárakba, valamint a mátyásföldi repülőtérre. Repülés-elméleti előadásokat Melczer Tibor műegyetemi tanár tartott.

Mivel a trianoni békediktátum hazánkban csak kismotoros repülőgépek építését engedélyezte, s anyagiak miatt is egyúttal a leggazdaságosabbnak látszott. Lampich Árpád tervei szerint elkezdtek építeni az első magyar tervezésű kismotoros repülőgépet. Mivel saját műhelyünk még nem volt, törzsét a Fejes-Asbóth gyár, szárnyát a Neuschloss-Lichtig gyár készítette el. A géphez tartozó kismotor tervezését és elkészítését Thorotzkai Péter gróf vállalta és hajtotta végre. Az egyéb felszereléshez adományok útján jutottunk. A kismotoros gép összeállítása a Mechanikai tanszék egyik tantermében történt.¹

Lampich Árpád L.1 Mintájú repülőgépe, melyet méretei miatt „Mama kedvence” névre kereszteltek, 1924. Márc.8-án, Albertfelván hagyta el először a földet. Az első repüléseket Maier, Hautermaier, Kerz és Minát pilóták végezték.

Nehéz idők

Egyesületünk anyagi viszonya időközben egyre romlott. A politikai és gazdasági élet hullámlása próbára tették egyesületi tagjaink szívósságát, kitartását. 1924. jún. 25-én tartott közgyűlés új tisztikart választott, s ifj. elnökül megválasztotta Lampich Árpádot.

Az átalakított, 12 lóerős „Mama Kedvence”-vel v. Kaszala Károly egyesületi pilóta közreműködésével 1924 őszén a mátyásföldi repülőtéren bemutatót rendezett az új tisztikar. A tanárelnök vezetésével jelenlévő közönség a legnagyobb tetszésüket fejezték ki.

¹ „Szózat” 1923. III. 30-i sz.

A „Mama kedvence” tapasztalatai alapján elhatározta a vezetőség, hogy egy erősebb motorú repülőgépet épít. Időközben Egyesületünk repülőgép nélkül maradt, mert a „Mama kedvence” kényszerleszállás miatt annyira megsérült, hogy megjavítása nem lett volna gazdaságos.

Megszületik a „Róma”

Repülőgép hiány miatt elkezdődött a tervezett új gép építése. A sárkánytervezést ismét Lampich Árpád, a 16 lóerős motor megépítését pedig Thorotzkai Péter gróf végezte. Bresztovszky Béla dr tanárnak javaslatára Schimanek Emil rektor - méltányolva az Egyesület eddigi működését – helyiséget adott a Műgyetem alagsorában a műhely céljaira. A műhely berendezését legnagyobbbrészt gyűjtés alapján fedeztük. Különös támogatásban részesítettek: M.kir. Légügyi Hivatal, Magyar Aero Szövetség, Neuschloss-Lichtik gyár, Népjóléti Minisztérium, gr. Jankovich Bésán Endre, Zsitvay Tibor és az Aer Express R.T.

Ezzel a hathatós támogatással hamar elkészült az együléses, vállfedeles kis sportrepülőgép. 1925 nov. 10-én emelkedett először levegőbe az „L.2” a mátyásföldi repülőtéren. A hozzáfűzött reményeknek teljesen megfelelt. Nyilvános bemutatásra a kis gépmadár 1926 jan. 1-én került Székesfehérváron, ahol letette hivatalosan is az alkalmassági vizsgát. A M. kir. Légügyi Hivataltól a H-MAFD jelzést kapta, melyet később egész Európában olvashattak. A bemutató a nagy hó és erős szél ellenére is jól sikerült. Nemsokára rá Mátyásföldön is bemutatta új gépét az Egyesület.

Az 1926. Júniusi közgyűlésén új tisztikart, és ifj.v. nagybányai Horthy István személyében új ifjúsági elnököt választott az Egyesület. A tisztkar elhatározta, hogy az anyagi nehézségek leküzdésére tárgysorsjátékra kér engedélyt. Az engedélyt a M.kir. Pénzügyminisztérium 166, 116/1926 IX.sz. alatt meg is adta.² Az akció azonban nem váltotta be a hozzáfűzött reményeket, mert 1927 decemberében minden különösebb anyagi eredmény nélkül fejeződött be. Majd a M.kir. Belügyminisztérium engedélyt adott 10 és 20 filléres bélyegek kiadására, melyeket a vasúti jegyekre és fuvarlevelekre felragasztva vált meg az adományozó. Ezen intézkedés lehetővé tette az Egyesület további fejlődését.

Megépítjük a „Bohóc”-ot

Az L.2, a későbbi „Róma” repülései bebizonyították az alagsorban dolgozó Műhely életképességét. A tervezők munkája, valamint az anyagiak lehetővé tették nagyobb teljesítményű, műrepülőgép építését. Az új kétfedelű gépmadár Lampich Árpád tervei szerint Thorotzkai Péter gróf 35 lóerős motorjával az Egyesület Műhelyében épült. Az építésben anyagilag különösen a M.kir. Légügyi Hivatal és a Nemzetközi Légiforgalmi R.T. támogatott. Az új gépmadár berepülését 1926 nyarán, Mátyásföldön v. Kaszala Károly végezte. Lélegzetelállító mutatványaiért a fürgé gépmadarat, az L.4-et „Bohóc”-nak keresztelték az egyesület tagjai.

Ezzel a géppel új fejezet kezdődött repülő életünkben. A „Bohóc” számos repülőnapon vett részt, s Egyesületünk nevét ismertté tette az országban.

2

A „Róma” világrekordjai

A 18 lóerős L.2 számos helyközi repülésen és repülő bemutatón megmutatta, hogy komoly teljesítményekre képes. Ezért felvetődött az a gondolat, hogy rekordkísérletet végezzenek vele. Legalkalmasabbnak mutatkozott a Federation Aeronautique International által megállapított 200 kg-nál kisebb önsúlyú gépek csoportjában próbálkozni.

Előkészítő munkálatok és kísérletek után 1927 szept. 14-én Budapest - Monor között zárt körön megszületett a világrekord. A magyar repülés hivatalos lapja így ír erről az eseményről:

1927 szept.14-én v. Kaszala Károly a 18 lóerős „Rómá”-val 9 óra 21 perc alatt zárt körön 746 km-t repült s ezáltal a „e” osztályú repülőgépek 2. Csoportjában rekordot állított fel. A Magyar Aero Szövetség szept. 16-án magyar rekordként, a FAI pedig okt. 7-én világrekordként ismerte el.³

A világrekordnak óriási visszhangja támadt a sajtóban. Az ország népe felfigyelt Egyesületünk működésére.

Az első magyar világrekordot az Országos Kaszinó helyiségében rendezett esten ünnepelték meg. Petróczy István légiforgalmi igazgató elismerő szavai után Vass József dr miniszter méltatta Egyesületünk munkásságát, majd Bresztovszky Béla dr. tanárelnök ismertette az ünneplőkkel az M.S.r.E. küzdelmes munkáját.

Épülnek a „BL” gépek

Az elért sikerek hatása alatt a Műhely még nagyobb lendülettel folytatta munkáját. Újabb gépek építését határozták el. Bánhidi Antal könyvében⁴ erről így ír:

„Lampich Árpád 1927 augusztusában arra kért, társuljak vele egy kétüléses, kétkormányos iskola-repülőgép tervezésére. A gondolat nekem is tetszett, annál is inkább, mert így lehetőséget teremthettünk arra, hogy a géppel magunk is megtanuljunk repülni. Készséggel vállalkoztam tehát a tervek és rajzok elkészítésére. Megindult a munka a Műegyetemen, a rajzasztal mellett és a Műhelyben egyaránt. A gép építési költségeit a Magyar Aero Szövetség vállalta. Először arra gondoltunk, hogy háborús maradékokból állítjuk össze a gépet. Számításaink előrehaladtával azonban mindinkább láttuk, hogy teljesen új gépet érdemesebb lesz építeni, mint öreg alkatrészekből összefoltozni valamit. Igaz, hogy az egészen új típusú gép tervezése több munkát jelentett, de szebb és jobb eredményt is várhattunk tőle.”

Az ezüst színű gépmadár 1929 júniusában készült el. A 80 lóerős, kétfedelű iskolagép berepülése 1928 jún. 14-én történt a mátyásföldi repülőtéren, nagyszámú nézőközönség jelenlétében. A berepülést v. Kaszala Károly végezte. A gép jónak bizonyult. Vele és társaival vált lehetővé később pilótáink kiképzése. Számos kiváló magyar repülő tanult meg velük repülni. A két első növendék Endresz György oktatása mellett Bánhidi Antal és Lampich Árpád volt.

Repülőnapok

A repülő-gépállományunk megnövekedésével mindjobban belekapcsolódtunk a repülés népszerűsítésébe. 1928. januárban Kaposvárott rendezett jólsikerült repülőnapot az Egyesület v. Kaszala Károly és Lampich Árpád részvételével. Márciusban a Malert, máj. 15-én pedig a Mac meghívására szerepeltek a gépeink Miskolcon tartott jólsikerült

³ Aviatikai Értesítő, III.évf. 7-8.sz.

⁴ Bánhidi Antal: Pilóta lettem. 33-34.old.

repülőbemutató alkalmával a „Bohóc” kényszerleszállt és megsérült. Ekkor a gép új, 65 lóerős Siemens SH 11 mintájú motort kapott. Az új motorral Nyíregyházán, majd Debrecenben szerepelt a „Bohóc”

Ezen repülőnapoknak és bemutatóknak nagy visszhangja támadt úgy a bemutatón résztvevő közönség körében, mint a magyar sajtóban. Számos cikk jelent meg Egyesületünk munkájáról.

A „Róma” újabb világrekordja

Időközben a legnagyobb csendben folytak az előkészületek az egyenesvonalú világrekord megdöntéséhez. A repülés célja Róma volt. Jún. 14-én indult el v. Kaszala Károly útjára az L.2-vel. A 18 lóerős kis gépmadár Pólaig repült el egyhuzamban, s ezáltal újabb világrekordot nyertünk el a magyar repülésnek. A hivatalos értesítés ezeket írja⁵: „1928 jún.

14-én Mátyásföld – Pola között egyenes vonalon, leszállás és üzemanyagpótlás nélkül 517 km 40 m –es repülését a „C” osztályú repülőgépek 2. Csoportjában júl. 31-én a Magyar Aero Szövetség magyar rekordként, a FAI aug. 7-én v. Kaszala Károly repülését világrekordnak ismerte el.”

A kis gépmadár további útja diadalmenet volt Olaszországban. V. Kaszala Károly Polából Lorettóba és Foggiába, majd Nápoly érintésével Rómába repült. Az Egyesület képviselőiben itt v. Kaszala Károly, Kaszala István és Lampich Árpád megkoszorúzták a hősök emlékművét, majd tisztelgő látogatást tettek számos olasz előkelőségénél. Ekkor keresztelte Daisy di Carpenetto grófnő az L.2-t „Rómá”-ra.

Az első érdi repülőtábor

Ebben az eredményekben gazdag időben ült össze 1928 okt.4-én a közgyűlés és megválasztotta az új tisztkart. Ifjúsági elnökül orosz Marton Pált választotta. A rendszeres és fokozott repülés szükségessé tette Egyesületünkben a Sportbizottság megalakulását. Vitéz Czapári Jenő alezredes vezetésével alakult meg 1929 márciusában. Időközben gépállományunk megszorodott. A Műhely megépített még két „BL” mintájú iskola-repülőgépet, a M.kir Légügyi Hivatal pedig két Bristol „School” mintájú gépet adományozott, melyeket átépítve iskolázásra használhattunk, Az Egyesület repülőgép és motor készítményeiről képekben és írásban számol be az „Aviatikai Értesítő. E lap ismerteti⁶:

1. L.1. „Mama kedvence” könnyű repülőgép
2. L.2 „Róma” könnyű túra-repülőgép
3. L. 4/35 és L. 4/60 sport és gyakorlógép
4. BL.6 iskola-repülőgép
5. „Alfa”, „Delta és „Gamma” mintájú Thorotzkai féle motorokat

1929 nyarán tartottuk meg az első repülőtábort az érdi legelőn. A táborparancsnoki tisztséget Endresz György főoktató látta el és mellette oktatott Dobos István pilóta. A nyári 4 hónap folyamán 3 gépünkkel

elsőfokú kiképzésben részesült	3
gyakorló repülésben résztvevő	7
a kiképzést megkezdte	4 egy. tag.
a felszállások összes száma	2435
a felszállások összes ideje	272 ó. 19 p.

⁵ Aviatikai Értesítő IV. évf. 8-9. Sz.

⁶ Különlenyomat az „Aviatikai Értesítő” 1928. Évi októberi számából

a vándorrepülési utak hossza 1660 km volt.

Az iskolázás alatt elfogyott összesen 8100 kg benzin és 800 kg olaj.

A gépmadarak sátorhangárban voltak elhelyezve. Ez a repülőtábor sok tanulságot adott a később rendszeresen megtartott érdi nyári repülőtáborokhoz.

A „Róma” északnyugat-európai útja

1929 májusában meghívást kapott Egyesületünk a Svédországban lévő Karlstadt kiállításra. Egyesületünk a meghívást elfogadta és Bánhidi Antal pilótát küldte el a „Rómá”-val.

A kisméretű sportgép 1929 jún. 13-án indult el körútjára. Útiránya volt: Budapest – Bécs – Prága – Drezda – Berlin – Travemünde – Bréma – Koppenhága – Göteborg és a cél: Karlstadt, ahová a kiállítás napján szerencsésen megérkezett. A kiállítás résztvevői tiszteletteljes csodálattal nézték a kis, 18 lóerős gépmadarat, mely ilyen hosszú utat tett meg. Visszafelé Liköping – Skylingayd – Koppenhága – Travemünde – Hamburg – Bréma – Rotterdam – Dortmund – Hannover – Lipce – Cheb – Bécs – Budapest útvonalon repült a nagyszerű kis gép. A repülés részleteit Bánhidi Antal: Pilóta lettem című könyvében írja le.

Ezen 5130 km-es körútról Bresztovszky Béla dr tanárnök egyik beszámolójában így nyilatkozott: ”Magyar ember magyar gépen még nem tett meg ilyen légi utat hegyen – völgyön - tengereken át, mindenütt bámulatot keltve a merészségért és elismerést aratva a magyar népnek. Sehol se érte baj se a sárkányt, se a motort, ami a tervezőkre, az építő műhelyre és a pilóta kiválóságára a legszebb bizonyítvány. Örömmel emlékrzem meg itt arról, hogy Bánhidi tevékenysége nem maradt jutalom és elismerés nélkül. A Kormányzó Úr Öföméltsága Bánhidit az Aero Szövetség felterjesztése alapján érdemeiért „Signum laudis”-val tüntette ki.”

A repülés népszerűsítése hazánkban

Egyesületünk gépei és pilótái a Magyar Aero Szövetséggel karöltve számos repülőnapon és bemutatón vett részt az 1930-as évben. Májusban Győrött, Pünkösdkor Pécsen, júniusban Debrecenben vendégszerepelt 4 darab M.Sr.E. repülőgép. Az érdi tábor után, szeptemberben Kaposvárott rendeztünk jólsikerült repülőnapot. E repülőnapok azonban inkább erkölcsi, mint anyagi sikerekkel jártak. Így Pécsen és Debrecenben a repülőnapok eredményeiként repülőegyesületek alakultak.

Repülőgépeink a fontosabb ipari kiállításokon rendszeresen résztvettek, hogy a nagyközönség az Egyesület munkájáról tudomást szerezzon. A szombathelyi Ipari Kiállításon a Rómából vasúton visszaszállított „Róma” és egy BL 16-os gépmadarunk vett részt. Az ország vezető emberei a látottak alapján számos elismerő nyilatkozatot tettek Egyesületünk munkájáról.

Fejlődünk, gyarapszunk

1930. jan. 28-án tartott közgyűlés elhatározta, hogy Egyesületünk kereteit kibővíti. Új tisztikart választott, s ifj. elnöknek ismét Marton Pált választotta meg. A sportbizottságon kívül még műszaki propaganda és gazdasági bizottság is alakult. A közgyűlés Lampich Árpádot szerkesztői és repülési érdemei elismeréséül örökös tb. ifj. elnöknek választotta meg.

A Műhelyben újabb gépek készültek el. Két darab mélyfedelű L.9 mintájú repülőgép építése fejeződött be, Lampich Árpád tervei alapján készült Samu Béla közreműködésével. A

gépmadárba 35 lóerős Thorotzkai-motor lett beépítve. Az „Aviatika” részletesen ismerteti,⁷ s megemlíti, hogy „Az L.9 az első magyar, teljesen fémvázaz, szabadonhordó szárnyszerkezetű gép”. A kecses gépek berepülését maga Lampich Árpád végezte.

A motorok építése is folytatódott. Elkészült az öt hengeres 60 lóerős Thorotzkai csillagmotor. Az építés alatt szerzett tapasztalatok alapján készült egy kéthengeres 100 lóerős Thorotzkai motor is.

Egy újabb BL gép is elkészült. Az egyik repülőlap⁸ így számolt be róla: „Elkészült a Bánhidi-Lampich BL.5 iskolagép magyar gyártmányú W.H.S.H.12 csillagmotorral. Július 11-i berepülése jól sikerült, a géppel mindjárt műrepültek. A gyakorlógépet az érdi pilótaiskolában fogják használni.”

1930 őszén elkészült az első „Gerle” a „Gerle 11”. Tizenegyedik gép volt, ami a Műhelyünkben készült. 100 lóerős A.S. „Genet-Major” csillagmotort építettek bele. A formás gépmadár már kívülről is sejtette, hogy komoly teljesítményekre képes.

A „Róma” visszahódítja világrekordját

A franciák időközben megjavították v. Kaszala Károly világrekordját. Ebbe Egyesületünk tagjai nem tudtak belenyugodni. Megpróbálták visszahódítani és sikerült is. Lampich Árpád 1930 jún. 14-én a francia Fauvel által elhódított magyar világrekordot a 18 lóerős „Róma”-val a könnyű repülőgépek „C” osztályának 4. csoportjában Mátyásföld – Monor között zárt körben 1033 km 368 m távolsági repülésével nemzetünknek visszahódította¹⁰.

II. érdi repülőtábor. 1930.

Az első, inkább kísérleti év tanulságai alapján ez évben nagyobb keretek között indult meg a kiképzés. A jún. 25-től okt. 18-ig tartó „pilóta-tanfolyam”-on nemcsak Egyesületünk tagjai, hanem a Soproni Főiskola és a Budapesti tudományegyetem hallgatói közül is sokan részt vettek. A tábor létszáma 63 fő volt. Eredmények a következők:

Elsőfokú kiképzésben részesült.....	58
Gyakorló repülést végzett.....	10
Felszállások összes száma.....	17120
Felszállások összes ideje.....	877 óra
Vándorrepülések száma.....	34

A kiképzés alatt elfogyott összesen 20000kg benzin és 1000 kg olaj.

A táborbontás díszes ünnepség keretében folyt le, melyről a „Technika” különlenyomatban számolt be.⁹ Ezen ünnepségen az ország számos közéleti előkelősége megjelent, akiket a „Szent László” termes gőzös szállított a helyszínre. Ekkor keresztelték meg a tábor nyolc darab iskolagépét is. A gépkeresztelés után repülőbemutatót rendeztek pilótáink, melyben a közönség, különösen a fiatalság szerfelett gyönyörködött.

⁷ Aviatika VI. évf. 12. Sz.

⁸ Aviatika VI. évf. 7. Sz.

⁹ Technika 1930. XI. évf. 8. sz.

Zajlik az élet

Az 1931 jún. 2-i közgyűlés új tisztkart, és Kaltenbach Henrik személyében új ifjúsági elnököt választott s orosz Márton Pált örökös tb. ifj. elnökké választotta. Azon közéleti személyeknek pedig, akik az Egyesület érdekében munkálkodtak, a közgyűlés egy-egy aranykoszorús tagsági jelvényt ajánlott fel.

Az 1931-es harmadik érdi repülőtáborban Egyesületünk mellett a „Budapesti Sport Egyesület” és a „Postás Repülő Egyesület” is táborot ütt. A májustól októberig tartó táborban 45 növendékkel a következő eredményeket érték el:

Felszállások száma13870

Repült idő.....975 ó.

E szép eredmények a tábor vezetőségének, Bisits Tibornak és Bereczky Lászlónak valamint az oktatói karnak köszönhető. E táborban lett kiképezve az első magyar pilótanő, V.né Tóth Jolán is.

Endresz György és Magyar Sándor világhírű óceánrepülésének sikerében Egyesületünknek is némi szerep jutott, mert Bánhidi Antal pilótánk kiutazott Amerikába, ahol a „Justice for Hungary” előkészítését és ellenőrzését látta el. A diadalmas óceánrepülés után, 1931 jún. 17-i fogadtatásnál is segédkezett Egyesületünk, majd a bicskei kényszerleszállásnál megsérült gépmadarat a Műhely javította ki.

A berlini műrepülőverseny

1932 jún. 12-én a Német Aero Club nagyszabású nemzetközi repülőnapot rendezett Berlinben. Az Egyesületet, s egyúttal a magyar repülést Bánhidi Antal képviselte a „Gerle 11”-el

A repülőnapon a legjobb külföldi pilóták vettek részt. Így az olasz Colombo 250 lóerős „Breda”-jával és a német Fieseler 450 lóerős „Tiger”-jével volt Bánhidi 100 lóerős „Gerle”-jének az ellenfele.

A Gerlével Bánhidi azonban megmutatta mi a magyar virtus és a könnyű ezüstsínű gépmadár bámulatba ejtette a nagyigényű német és külföldi közönséget. Így nem csoda, hogy a versenyben II. helyezést ért el.

A berlini repülőnap után Bánhidi átrepült a Gerlével Svédországba. Ljungbyhedben Söderberg svéd repülőkapitány kényszerleszállt a géppel. A sárkány nagyon megrongálódott, csak a motor lett hazaszállítva, s később a „Gerle 13”ba beépítve.

Épülnek a „Gerlék”

A „Gerle 11” sikerén felbuzdulva két „Gerle” építése folyt és fejeződött be az alagsori Műhelyben.

Elkészült a „Gerle 12”, mely először a 100 lóerős Thorotzkai motorral emelkedett a levegőbe 1932-ben. A szépkiallítású gépmadarat sokan megszemléltek az egyik alagsori tanteremben, ahol ki lett állítva. Az ezüstszárnýú pirostestű gép számos külföldi repülésével tette ismertté a nevét. Később 150 lóerős W.M. „Sport III” motort építettek bele.

Ugyanebben az évben készült el Bánhidi, s egyben a magyar repülésnek egyik leghíresebb repülőgépe a „Gerle 13”. Társaihoz hasonlóan ebbe is 100 lóerős, A.S. „Genet Major” motor került beépítésre. A Gerlékkel motoros állományunk kibővült, melyre már nagy szükség volt a pilóták növekvő száma miatt. A „Gerlék” számos kiváló repülőtulajdonsággal rendelkeztek, amiért több példányban rendeltek belőlük. Ezek között legnevezetesebb volt a gyors emelkedése a földtől. 100 km/ó utazósebessége is megfelelt a kor követelményeinek.

Az 1932-es, negyedik érdei repülőtáborban már az új Gerlek is részt vettek. A helyi és helyközi felszállásokat a M.kir. Légügyi Hivatal vezette s nincsenek adataink róla. Repülési naplóinkban csak a mátyásföldi felszállások szerepelnek:

Felszállások száma293
Repült idő.....976,2p

A repülőtáborban öt motoros repülőgépünk vett részt. A kisebb gépsérülések javítását helyszínen a Műhely végezte el.

„Gerle 13” útja a Földközi tenger körül

Bánhidi Antal be akarta bizonyítani, hogy a „Gerle” nagy túrára is alkalmas. Ezért alapos előkészület után 1933 febr.19-én szállt fel a „Gerle 13” Bisits Tibor és Bánhidi Antal pilótákkal az ülésben. Útvonal: Budapest – Klagenfurt – Vicensa – Verona – Cannes – Marseille – Barcelona – Alicante – Oran – Algir – Tunis – Tripoli – Bengázi – Kairó – Ghaza – Aleppo – Adana – Isztambul – Szaloniki – Athén – Jannina – Brindisi – Nápoly - Róma – Ravenna – Velenca – Budapest.

A 12258 km-es utat 100 óra 22 perc alatt tették meg a pilóták. Számos országban, sőt idegen világrészben megismerték a HA lajstromjel jelentését. és a karcsú gépmadárón keresztül megismerték a magyar nép tehetségét és élni akarását. Bánhidi Antal – A „Gerle 13 útja – című könyvében számol be felejthetetlen úti élményeikről.

Még ez évben elrepült Bánhidi a „Gerle 13”-mal Finnországba, ahol a testvérnép örömmel üdvözölte a hírneves pilótát és piros gépmadarát.

Visszafelé kerülővel jött haza. Előbb elrepült Angliába motor ügyben tárgyalni: Londonból a híres „nonstop” repülésével egyfolytában repült Debrecenig. Az egész európai sajtó megemlékezett a „Gerle 13” és pilótája teljesítményéről.

Elhatározások

1933-ban elkészül a negyedik „Gerle” is a „Gerle 14”. A bevált 100 lóerős W.M.”Sport III”-at építették bele. A motoros iskolázás is folytatódott Érden a nyári táborban. Az évi eredmény:

Felszállások száma.....1084
Repült idő.....435 ó, 53 p.

Új tisztikart választott a közgyűlés 1934-ben. Ifj. elnökül Turzon Tibort választotta. Az év munkája a sportrepülés népszerűsítésének és gyakorlásának jegyében folyt. Elhatározták, hogy a gépszerkesztők tapasztalatgyűjtése miatt külföldi túrákat fognak rendezni. Ezek közül számos még az év folyamán meg is valósult. A motoros repülés évi teljesítménye:

Felszállások száma.....1441
Repült idő.....496 ó. 17 p.
Távrepülés hossza.....54670 km
Pilóták száma.....40.

Öt kényszerleszállás történt, de sebesülés nem esett.

Külföldi túrák

Az 1934-es év folyamán meghívást kaptunk Svájcban a Nemzetközi Aviatikai kiállításra Genfben. A „Gerle 12” és „Gerle 13” vett részt a kiállításon négy egyesületi pilótával: Szegedi József, Rubik Ernő, Dicsőfi József és Schmidt József. Pilótáink a kiállítás után a Svájci Aero Club vendégei voltak.

Ugyancsak a „Gerle 12” és „Gerle 13”-al vett részt 4 fő. Hadnagy Endre és Szegedi József pilótákkal a „Milánói Csillagtúrán” az Olasz Aeronautikai Kiállítással és nemzetközi repülőtáborozással (meeting) együtt lett megtartva. A két „Gerle”, s pilótáink akarata és rátermettsége itt is szép eredményt ért el. Huszonkét külföldi résztvevővel szemben a II. és III. díjat nyerték el.

Még 1934-ben a „Gerle” raj (12,13,14) részt vesz a Lengyel Nemzetközi Európai Körrepülő-versenyen hat Egyesületi pilótával. Első eset volt, hogy „Gerle” raj, de egyáltalán magyar gépmadarak kötelékben vettek részt külföldi repülőversenyen.

Békassy Vilmos és Varga J.Jenő beszámoló cikke a túráról így ír¹⁰: Külföldet járt pilótáink mindig gazdag tapasztalatokkal tértek vissza és gépszerkesztőinknek nem egyszer adott ötletet külföldi példa. Előadásaik nyomán pedig az itthon maradt gárda növelhette tudását és látókörét. Itt kell megemlékeznünk arról, hogy az Egyesület a külföldről csoportosan érkező gépek vendéglátásának műszaki részét is ellátja és a rendezést gépei rendelkezésre bocsátásával elősegíti. Nincs magyar repülési esemény, melyből az Egyesület részt ne kérne magának.”

Egyesületünk a veronai túrán is részt akart venni, de pilótáink Grácból a rossz idő miatt visszafordultak.

A külföldi túráról Hadnagy Endre, Pinfisch Gábor és Szegedi József számolt be a december havi nyilvános előadó gyűlésen a közönség legnagyobb érdeklődése és tetszésnyilvánítása mellett.

Reklámrepülések

Egyesületünk számos repülőnapon részt vett 1934-ben. Így Sopronban, Zalaegerszegen, Magyaróváron, Békéscsabán és Kiskunhalason rendezett repülőbemutatókon szerepelt. Részt vett továbbá a külföldi vendégek részére rendezett „picnic”-en.

Anyagi helyzetünk javítására reklámrepüléseket végeztek pilótáink Budapest, Esztergom, Szombathely, Pécs, Kiliti, Székesfehérvár, Szeged és Hódmezővásárhely felett megfelelő anyagi és erkölcsi sikerrel.

Megindul a vitorlázórepülő élet

Már az 1922. év folyamán felmerült az a gondolat, hogy a drága motorok miatt a motornélküli repülést honosítsuk meg hazánkban. Sőt Lampich Árpád és Rotter Lajos vitorlázó repülőgépek szerkesztésével és építésével kísérleteztek. A pilisi hegyekben pedig megindult a kutatás alkalmas terep után. Egyesületünk az újságokban felhívást intézett a magyar olvasóközönséghez, melyben kéri, hogy aki vitorlázórepülésre alkalmas területet ismer, az jelentse az M.Sr.E. vezetőségének. Már ebben az időben is a hármashatárhegyi terep került szóba.¹¹

A közbejött kismotoros repülősikerek miatt csak 1934-ben indult meg a vitorlázórepülés.

¹⁰ Technika 1936. XVII. évf. 6. sz.

¹¹ „Az est” 1922. nov. 9.

Békássy Vilmos és Varga J. Jenő beszámolójukban így ír¹²: „Jelenleg pilótáinkat már más módszerrel képezzük ki. A gyakorlat ugyanis azt mutatja, hogy igen jó előképzést jelent a vitorlázó repülés, és a pilóta átképzése tetemes üzemanyag megtakarítást jelent. Éppen ezért az Egyesület megalapította a vitorlázó szakosztályt, mely a tagjai által szerkesztett és épített géppel tartja gyakorlatait a budai hegyekben. A nyári hónapokban pedig az érdi tábor mintájára Esztergomban folytatja a kiképzést mindinkább növekvő résztvevő-számmal.”

Vitorlázó repülőink már az alakulási évben is jelentékeny eredményeket értek el:

Felszállások száma.....129

Repült idő.....16.58p.20 mp.

A kezdeti sikerek további munkára ösztökélte a tagokat.

Alapszabály módosítás

Bresztovszky Béla dr. tanárelnök vezetésével a közgyűlés 1935-ben új tisztkart választott. Ifj. elnökül Gáll Elek tagtársat választották meg.

Az 1935. dec. 2-i közgyűlés a M. kir. Belügyminisztérium 160.475/1935 számú leirata alapján, tekintve, hogy a M. kir. József Nádor Műegyetem a M. kir. József Nádor Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem címet vette fel, a Műegyetem megváltozott szervezeti szabályzatának és fenti BM rendeletnek megfelelően módosította alapszabályát és ezt a Műegyetem Rektori Tanácsán keresztül a M. kir. Belügyminisztériumba felterjesztette.

Tekintettel arra, hogy az idevonatkozó Belügyminisztériumi rendelet értelmében, amennyiben a felterjesztést követő hat héten belül a M. kir. Belügyminisztérium részéről kifogás nem merül fel, a felterjesztett alapszabály érvényre emelkedik és Egyesületünk ezen új alapszabály alapján működik.

Szárnyra kel a „Haris”

Motoros iskolázásunk szükségleteinek kielégítésére elkészül 1935-ben a BL.6 mintájú 100 lóerős Siemens SH.12 motorral felszerelt HA-RIS. Ez a gépmadár ha nem is végzett –olyan híres repüléseket, mint a „Gerlek”, mégis nagyon népszerű lett. Számos kiváló pilótánk tanult meg a „Haris”-sal repülni. Ez évben is megtartották a hagyományos érdi repülőtábort s újabb pilótáink tanulták meg a motoros gépmadarakat kormányozni. Az évi összteljesítmény is fejlődést mutat aránylag:

Felszállások száma.....1084

Repült idő.....291 ó. 06 p.

A vitorlázó repülők is sajátépítésű géphez jutottak. Elkészült az M.18, egy „Zögling” mintájú siklórepülőgép. A vitorlázógép felszállások száma is emelkedik:

Felszállások száma.....334

Repült idő.....10 ó. 58 p. 20 mp.

A „Gerle 13”.....pilótával és a „Gerle 12”pilótával részt vett az „I. Balatoni Nemzetközi Csillagtúra”-n. Bevált gépeink ügyes pilótáink kezében III. és IV. helyen végeztek.

Elkészül az „Emese”

Az 1936-os év nagy fellendülést hozott a vitorlázórepülés terén. Megszaporodott a gépállomány: már két darab „Zögling” mintájú siklórepülőgép áll a tagok rendelkezésére. Elkészült Rubik Ernő és Jancsó Endre által tervezett M.20 „Emese” gyakorló vitorlázó

¹² Technika 1936. XVII. évf. 6. Sz.

repülőgép, melyhez Tasnádi László új acélsővázat tervezett.

Annak ellenére, hogy állandó gyakorlóterepe nem állott az Egyesület rendelkezésére és akkor még hangárunk sem volt, mégis Rubik Ernő oktatása mellett a nyári tábor alatt 3 „C” (Tasnádi László, Szokolay András és Sóvári Gyula) 8 „B” és 9 „A” vizsgát tettek le vitorlázó repülőink.

Felszállások száma.....

Repült idő.....

Nevezetes esemény volt Rubik Ernő egy óra feletti vitorlázó repülése. A vitorlázó repülő tagok létszáma 22 fő.

Repül a „Harag” is

Régóta szüksége volt az Egyesületnek a „Bohóc” helyett egy korszerű műrepülőgépre. Ezt e hiányt akarta pótolni Szegedi József, amikor megtervezte a „Harag”-ot. Az M.21 jelzésű, teljesen műrepülhető gépmadárba 160 lóerős Siemens SH 14 mintájú motor került beépítésre. „Élete” folyamán számos repülőnapon és bemutatón vett részt és számtalanszor ragadtatta tapsra a nézőközönséget.

Motoros gépállományunk már 7 darabból áll 760 összlóerővel. Gépünk számos repülő megmozduláson vettek részt 1936-ban. Így a júniusban rendezett III. Magyar Pilótapikniken három repülőgéppel vettünk részt. Majd a Baross Szövetség kérésére részt vettünk a Szegedi Ipari Kiállítással kapcsolatos ünnepségeken. Ez alkalommal négy gépünk röpcédulákat szórt le a vidéki városok felett, ami némi anyagi sikert is eredményezett. Június végén, függetlenül más egyesületektől, Cegléden repülőnapot rendezett az Egyesület vitorlázórepülő bemutatóval. Ez volt az első eset, hogy az Egyesület saját vitorlázó pilótájával (Jancsó Endre) rendezte a bemutatót, mely igen jól sikerült erkölcsileg, és az anyagi siker is figyelemre méltó volt.

Részt vettünk két géppel a BSE Balatonkenesén rendezett ünnepségén. Ez kezdetét jelenti az M.Sr.E és B.S.E. közötti jóviszony kialakulásának.

Az Olimpiász és a Berlini Aviatikai Kiállítás megtekintésére a „Harag” repült el xx pilótával.

Schmidt József tagtársunk saját költségére körrepülésen volt Németországban.

A kaposvári lég- és gázvédelmi bemutatón is részt vettünk három gépünkkel.

Egyesületünk kismotoros repülőgépre kiírt pályázatára számos szép pályamunka érkezett be. A Békássy-Varga beszámoló erről az eseményről a következőket írja:¹³ A pályázat sikerére jellemző, hogy a bírálóbizottság élén dr. Anderlik Előd professzorral, valamint Lóczy Sándor és Varga László légügyi hivatali megbízottakkal, az elsőséget alig tudta eldönteni. Az első díjat így Samu Béla és Berényi Attila közös terve, valamint Rubik Ernő egyéni terve között osztotta meg, míg Fábíán András tervét megvételre ajánlotta a bizottság.”

Kis visszapillantás

A felsőbb légügyi vezetőség kérésére kimutatást készített az Egyesület Titkársága az 1936 év végéig végzett munkáinkról. Főbb adatok a következők:

Építettünk összesen:

16 darab motoros és 3 darab vitorlázógépet.

Kiképeztünk összesen

¹³ Technika 1936. XII. évf. 6. sz.

64 motoros és 23 vitorlázó pilótát.
Összes felszállások száma (1931-32-es érdi táborot kivéve):
24751 felszállás.
Összes levegőben töltött idő (kivéve az 1931 és 1932 évi érdi repülőtábort):
2879 óra 50 perc.

Az utóbbi két adat csak 1929 utáni munkára vonatkozik, mert 1929-ig történt egyesületi repülésekről nincsenek pontos feljegyzéseink.

Ezek az adatok csak egy részét képezik annak a munkának, amit az Egyesület fennállása óta a repülőgépek építése, megfelelő műszaki és pilótagárda kinevelése és általában a magyar repülés fejlődése érdekében tett.

Itt történik megemlékezés a Tervező Iroda munkájáról, melynek fennállása óta a repülőgép építésében és tervezésében teljes gyakorlatot szerzett 11 egyesületi tag: Rotter Lajos Lampich Árpád, Halász Andor, Samu Béla, Bánhidi Antal, Szegedi József, Rubik Ernő, Göczey Sándor, Jancsó Endre, Berényi Attila. Jelenleg a Tervező Irodában dolgozik Pap Márton, Tasnádi László, Dékássy János, Tóth Jenő, Szokolay András és Bollmann Béla.

Ebben az évben (1936) a Műhelyben 17 szakmunkás és 7 gyakornok dolgozott.

Korszerű túragépünk az M.19

Hosszas várakozás után elkészült a mélyfedelű, nagyteljesítményű túragépünk, az M.19 1937-ben. Kell Péter beszámolójában ezeket írja róla:¹⁴ „Közben külföldön hatalmasat fejlődött az aviatika. Kezdték lassan elhagyni a kétfedelű megoldásokat és áttértek az egyfedelű gépekre. Hogy külföldi viszonylatban is helyt tudjunk állni, az Egyesület elhatározta, hogy terveztet egy kétüléses, gyors túragépet. Mivel a régi tervezőgárda tagjai már nem álltak rendelkezésre, az Egyesület egy fiatal tagját, Rubik Ernő szig. gépészmérnököt külföldre küldte, hogy ott tanulmányozza a külföldi gépeket és az ebből leszűrt tapasztalatok alapján tervezzen egy modern gépet. Ennek a tanulmányútnak az eredménye az M.19. Ez a gép merőben új típust képvisel Egyesületünk gépei közt, lévén az első mélyfedelű kabinos túragép. Modelljét Lengyelországban, a légszatórnában megfűvatták és csak azután került sor az építésre. A gép tulajdonságai, mint az Egyesületünk történetében már sokszor előfordult, jobbak voltak, mint a számítások gondolni engedték.”

Mentőügyi bemutató

A Magyar Vöröskereszt Egylet 1937 június hó 11-12-én nemzetközi Mentőügyi Bemutatót és Versenyt rendezett az Első Nemzetközi Légi Mentőügyi Szakértekezlet keretében a mátyásföldi repülőtéren.

A bemutatóról Tóth Jenő számolt be „A Műegyetemi Sportrepülő Egyesület nemzetközi sikere” címmel¹⁵.

A bemutatón, illetve versenyen három versenyszám szerepelt. Részvevő nemzetek voltak: Magyarország, Olaszország, Franciaország, Anglia és Svédország.

Az első versenyszámban nem vettünk részt. A második versenyszámban, mely ejtőernyővel való csomagledobásból állott, negyedik helyen a „Gerle 13” Kováts Lóránd pilótával, az ötödik helyen a „Haris” végzett Békássy Vilmos pilótával.

A harmadik versenyszámban a part közelében zátonyra futott hajót kellett a parttal egy kötél segítségével úgy összekötni, hogy ekként a személyzet és a rakomány megmenthető legyen. E versenyszámban első lett a „Haris” Vadas Lászlóval az ülésben, a második ismét Magyarország, Egyesületünk „Gerle 13” gépe Kováts Lóránd pilóta vezetésével.

¹⁴ Magyar Szárnyak 1938. 6.sz.

¹⁵ Technika 1927. 6. sz.

Tóth Jenő cikkében ezeket írja: „A műegyetemi gépek sikerét még jobban kidomborítja az a körülmény, hogy a külföldi résztvevők külön e célra épített gépekkel vettek részt a versenyben, továbbá módjukban volt odahaza a versenyszámokat jó előre begyakorolni. Így pl. a szereplő olasz gép már abesszin-olasz háború folyamán is hasonló egészségügyi szolgálatot teljesített és 6 beteg és teljes kórházi felszerelés szállítására alkalmas. Ezzel szemben a mi repülőink rendes sportcélokra készült gépekkel indultak és a gyakorlásra már csak műegyetemi tanulmányi elfoglaltságuk miatt sem volt számottevő idejük.

Első vitorlázó-műrepülő gépünk, az M.22 „Turul”

Az egyre fejlődő és kiszélesedő vitorlázórepüléssel kapcsolatban felvetődött az a gondolat, hogy egy nagyteljesítményű, műrepülhető vitorlázógépet kell építeni, hogy nemzetközi viszonylatban is megfelelően vehessük fel a versenyt.

Megkezdődtek a tervezgetések és számítások s nemsokára rá az építés is. Jancsó Endre és Szokolay András által tervezett M.22 már 1937 őszén ki lett állítva a Műegyetem aulájában. Mindenki gyönyörködve nézte a formás, karcsú gépmadarat. Ezt a gépet „Turul”-ra keresztelték és Tarel pasa, az egyiptomi királyi Aero Club elnöke vásárolta meg. November végén indult el az M.22 a „Szeged” nevű gőzösön Kairó felé. Az eseményről az egész magyar sajtó elismeréssel emlékezett meg.¹⁶

Hogy az M.22 milyen jól sikerült, azt a később épített számos M.22 igazolja. Még ez évben két darab M.22 építését kezdték el, amelyekkel később számos bemutató és teljesítményrepülést végeztek. Vele csináltak először előre bukfencet vitorlázógéppel. Egyiptomban pedig egy pilóta 164 bukfencel (looping) világrekordot állított fel.

Megindul a repülőélet a „Hegyen”

Az új repülőgép építések ellenére, melyben Egyesületünk minden tagja részt vett az aktív repülés sem hanyatlott vissza. Öt vitorlázó repülőgépünkkel már 65 pilótánk „nyalta” a hármashatárhegyi lejtőt. Az 1937 évi eredmények a következők:

Vit. Repülő felszállás.....1115

Repült idő.....75 ó.

Repülőink”A”,”B” és”C” vizsgát tettek.

Motoros repülőink sem pihentek. 20 motoros pilótánk 5 gépmadárral számos repülőnapon vettek részt ebben az évben. Ilyen repülőnapok voltak Szegeden, Cegléden és Nagykörösön. Befejezésül műrepülő és szépségverseny volt Siófokon, ahol az M.21 gépünk második díjat nyert.

Az M. 24 behúzható futóművel

Az 1938-as év nagyfokú haladást és fejlődést hozott az Egyesületnek. Az alagsori Műhelyben Szegedi József vezetésével szorgalmas munka folyt. Elkészült az ő általa tervezett M. 24 kétüléses, csukott túragép terve, behúzható futóművel. Az a gépmadar is a későbbi repüléseivel sok elismerést szerzett Egyesületünknek.

A túragépen kívül elkészült még 2 db, M. 22 mintájú teljesítmény vitorlázó repülőgép is. Számos gép javítását végezte el a Műhely. Számos neves külföldi szerkesztő látogatta meg a Műhelyt, így Karl Tank, a Focke Wolf repülőgépgyár főszerkesztője.

¹⁶ „Ujság” 1937. nov. 21. sz. „Nemzeti újság” 1937 nov.

Motoros gépeink külföldön

A „Haris”-sal Vadas László és gróf Andrássy Imre 5000 km-es svédországi túrát végeztek a következő útvonallal: Budapest – Bécs – Nürnberg – Leipzig – Berlin – Malmö – Jönköping – Stockholm – Helsingfors – Tallin – Riga – Königsberg – Stolp – Budapest.

A megérkezés után nem sokára, még 1938-ban Vadas László Magyar Sándorral „Szent István Repülő Találkozó” (SzIRT) meghívókat hordtak szét a „Haris”-sal, hogy kellő felvilágosítással adják át. Az útvonal volt: Budapest – Bécs – München – Stuttgart – Frankfurt – Köln – Rotterdam – Hága – Amsterdam – Hamburg – Berlin – Posen – Varsó – Krakkó – Budapest.

Az M.19-es túragépünk a Rauno-Littorio versenyre nem készült el, így teljesítményeinek kikísérletezéseire Jancsó Endre és Szokolay András pilóták a verseny záróünnepségeire lerepültek Velencébe és Münchenen keresztül hazatérve, a legmesszebbmenőkig dicsérték a gép kitűnő túratulajdonságait.

Szokolay András és Hild Károly a „Gerle 14”-el részt vettek a berlini ISTUS találkozón.

1938 aug. 26-án indult el Tasnádi László és Vadas László az M.19-el, hogy részt vegyenek a francia dinardi Európa körrepülő versenyen. A gép Svédországban a rossz időjárásviszonyok miatt kényszerleszállást végzett, s így a versenyből kiesett. Kijavítva úgy repült haza. Útvonala: Budapest – Bécs – Nyíregyháza – Königsberg – Helsinki – Sala – Helsingfors – Osló, majd Stockholm – Koppenhága – Berlin – Budapest. Az útról részletesen Tasnádi László számolt be.¹⁷

A nyár folyamán motoros repülőtábort rendeztünk a Légügyi Hivatal megbízásából. A tábort vezető oktatógárda alapos munkát végzett.

Kiképzett pilóta17

Felszállások száma..... 3900

Repült idő.....

Minden növendék sikeresen vizsgázott s a Lüh elismerésül Egyesületünk elnökének tiszteletdíjat adományozott.

Részt vettünk az összes magyar repülőeseményeken. Az 1938 jún. 19-én lezajlott szentesi repülőnapon 6 motoros repülőgépünk és az új M. 22 teljesítmény-vitorlázó repülőgépünk vett részt. A motoros gépekkel ballonvadászatot mutattak be. Az M.22-el Jancsó Endre műrepülése ejtette ámulatba a közönséget. A júliusban tartott szolnoki repülőnapon is ő táncoltatta meg a „Héját”.

Az V. Magyar Pilótapiken is részt vettünk két géppel. Útvonal: Kiliti - Szeged – Miskolc - Debrecen – Budapest. Jancsó Endre az M.21 „Harag” műrepülésével szórakoztatta az angol vendégeket.

A Szent István Repülő Találkozón az M.19-es nagy sikert aratott.

1938 szept. 2-án rendezett „Repülő Csillagtúra a Balatonra” versenyen Békássy Vilmos 24 induló közül második helyen végzett a „Gerle 14,-el. A 885 km-es útvonal: Budapest – Kalocsa – Pécs – Kecskemét – Szeged – Tapolca – Szombathely – Székesfehérvár – Balaton.

Vitorlázórepülő kiképzés négy terepen

Vitorlázórepülésünk a kezdeti nehézségeken átesve nagy lendületet vett. Az Egyesület növendékeinek kiképzése négy terepen történt.

- I. Kezdő iskola Pestszentlőrincen, ahol alosztályunk is alakult 60 fővel.
- II. Haladó iskola. Vitorlázás a Hármashatárhegyen.

¹⁷ Magyar szárnyak 1939. 1-2 sz.

III. Csörlő iskola Rákoson

IV. Vontató iskola a budaörsi repülőtéren.

Nyári táborunkat ez évben is Esztergomban tartottuk meg Bollmann Béla és Tóth Jenő vezetésével. A tábor szép eredményeket ért el:

Résztvevők száma.....15-17 fő

Felszállás.....332

Vizsgák:..... 1 „C”, 7 „B”, és 7 „A”.

Ősszel a „Hegy”-ről kilakoltattak bennünket, ezért a budaörsi terepre költöztünk át.

Nagy haladást hozott az 1938-as év a teljesítményrepülés terén. Ez évi pontversenyben M.S.r.E. repülő lett az első (.....) és harmadik (.....). Megszületett Magyarország első termik „C” vizsgája, mert Vadas László 47 percet vitorlázott.

Hivatalosan elismert oktatói karunk: Rotter Lajos „D” vizsgás repülő, főoktató, Tasnádi László és Bollmann Béla „C” vizsgás repülő-oktatók és eörsi Nagy Lajos segédoktató.¹⁸

1938-as összesített eredmények:

Motoros repülés:

Felszállások száma7449

Repült idő.....1186 ó.

Távrepülés..... 26000 km

Kiképzett pilóta.....18

Vitorlázórepülés:

Felszállások száma.....2300

Repült idő.....120 ó

Távrepülés.....759 km

Vizsgák 17”A”,12”B”,10”C”és 2”D”

(Tasnádi László,)

Megindul a modellezés

Modellezőink eredményes munkájukról először 1938-ban hallunk hírt. Az okt.23-i versenyen a lapostörzsű vitorlázórepülő modellek csoportjában Kelényi Gábor nyolcadik, a zárttörzsű modellek csoportjában Kókay Géza harmadik, Turba Antal pedig tizedik lett a benevezett 144 versenyző közül.

Vitorlázó-repülőgép tervpályázat

Egyesületünk vitorlázógép tervezésére pályázatot hirdetett. A pályázat fontosságát a M.kir. Lüh is átérezve a pályadíjat kétszeresére emelte fel.¹⁹

A bíráló bizottság (Szegedi József, Samu Béla, Fábíán András) az első díjat „B 1” jeligés pályázatnak ítélte. A „B 1” tervezője Bollmann Béla volt.

A második és harmadik díj nem került kiadásra. A „Kassa” és „Mátra” jeligés pályázatok tervezőjét, Rubik Ernőt 100-100 pengővel jutalmazta.

¹⁸ Magyar szárnyak 1938. 4.sz.

¹⁹ Magyar szárnyak 1938. 5. sz.

Vitorlázórepülőink külföldön

Az 1939-es évbenXY...tanárelnök és Tasnádi László ifjúsági elnök vezetésével folytatódott az a kettős munka, amelyet célul tűzött ki: haladni, fejlődni úgy a motoros, mint a vitorlázó repülés terén.

Már a tavasz is számos szép eredményt hozott a vitorlázórepülésben. Szokolay András Félig repül (145 km), Bollmann Béla pedig Nádszegig (110 km). Ezzel az eredménnyel ő is megszerezte az ezüstkoszorút. Röviddel ezután Tasnádi László 204 km-t repült Belecpusztára, Szokolay András 185 km-t Békés közelébe.

Májusban a lengyelországi Lwowban ISTUS²⁰ repülőversenyt tartottak, melyen Egyesületünket Tasnádi László a „Nemeré”-vel, Szokolay András pedig az M.22-vel képviselte. A lengyelek gyakorlati fölénye ellenére Szokolay harmadik (138 km), Tasnádi pedig negyedik (52 km) helyre jutott számos nagyszerű pilótát megelőzve.

Júniusban, a szentesi vontatótáborban vettünk részt Útasnádi László vezetésével, sőt Budaörsön mi is tartottunk, ahol 10 repülőnk szerezte meg a szakszolgálatit.

Júliusban fiatal „C” vizsgáink tanulmányi úton voltak Lengyelországban. Két-két csoport két-két hétig táborozott Bezmiechowban, ahol öten kirepülték az 5 órát, s több mint 65 órát repültek. Kell Péter számolt be részletesen a tábor életéről.²¹

Az Olimpiai vitorlázórepülő edzőtábor”-ban Szolnokon Tasnádi László és Bollmann Béla képviselte Egyesületünket. Egy kimutatás szerint²² hét induló közül távrepülésben első Bollman Béla, második Tasnádi László.

Az elért eredmények alapján ők ketten lettek kiküldve a Bécsi Főiskolai Játékokra. A németek technikai fölénye és helyismerete ellenére sikerült a harmadik (Bollmann) és negyedik (Tasnádi) helyet elérniük a „Minimoa”-val. Sikeres szereplésükről a külföldi sajtó is beszámol.²³

1939 őszén újabb vontató tanfolyamot tartottunk Budaörsön, ahol öt pilóta nyert kiképzést teljesítmény és műrepülésre.

Gépállományunk is tovább szaporodott két „Vöcsök”-el és egy „Pilis”-el. Így gépeink száma hétre emelkedett.

Kísérletek folytak vitorlázógépeink rádióval való felszerelésével. Még sok tapasztalatra volt azonban szükség, hogy a kísérletek eredményesek legyenek.

Az 1939 évi vitorlázórepülő összeredmények a következők:

Felszállások száma	3489
Repült idő.....	391 ó.32 p. 26 mp.
Repült távolság.....	2970 km
Vizsgák: A 25, B 6, C 6 és D 1	

Az M-24 Afrikában

Az 1939-es motoros repülésünk nagy eseménye volt az új M.24-es berepülése. Rövidesen rá világrekord kísérletet hajtottak vele végre, melyet azonban a kedvezőtlen időjárás megakadályozott.

Az új gépmadár jól bevált, ezért a vezetőség nagy tervet dolgozott ki: az M.24 részt fog venni a new-yorki világkiállításon, ahová részint saját szárnyán, részint hajón fog eljutni.

Alapos előkészületek után febr. 15-én indult el a gép Békássy –Vilmos és Vadas

²⁰ Internationale Studienkommission für den motorlosen Flug

²¹ Magyar szárnyak 1939. 12.sz.

²² Magyar szárnyak 1939. 11.sz

²³ Brütting Segelflug erobert die Welt.p.88

László pilótákkal az ülésben. A gép útiránya: Budapest – Róma, majd Catánián, Tripoliszon és Bengházin át Kairóba érkeztek pilótáink, ahol őfelsége Faruk király is megtekintette a gépet. Az egyiptomi sajtó részletesen ismertette pilótáink útját és a formás gépet. Faruk királynak annyira megtetszett az M.24-es, hogy két darabot rendelt belől. A további út Khartunon Wadi-Halfán át a Nilus völgyében vezetett Taboraig, ahol gépünket elérte a végzet: összetört. Mivel kijavítani a helyszínen nem lehetett, a gép és pilótái hajón értek haza.

Májusban az M.19-el Rómában voltak, ahol megtekintették a sezei olimpiai vitorlázó-repülőgép kiválasztó táborát. Majd a „Gerle 14” és a „Haris” Lwowba repült, hogy az Istus versenyben vontasson. Az M.19-es egy lengyel újságíró is felvitt, aki színes riportban számolt be az ottani eseményekről.

Május végén egy jugoszláv vitorlázórepülőt, aki Rimaszobáig repült, hazavontattunk. Tasnádi László Belgrádban cseretáborát kötött le, mely a politikai események miatt elmaradt.

A szentesi vontatótáborban és a szolnoki olimpiai táborban is a „Gerlek” és a „Haris” vontattak. Augusztus végén az M.19 Bécsben volt a főiskolai játékok alkalmával. Ettől kezdve, a háborús események miatt mindennemű külföldi repülés szünetelt.

Májusban részt vettünk a szentesi repülőnapon, ahol Pettendy János és Békássy Vilmos az M.22-vel, Vadas László pedig az M.21-el műrepült. Júniusban ugyancsak ők szerepeltek a győri, majd a soproni repülőnapokon.

Újonckiképzésünk sem szünetelt 1939-ben. Öt egyesületi tag kapott motoros kiképzést, s KMNRA-tól hozzánk beosztott 20 növendéket képezte ki az oktatókarunk. Egyúttal a képzett pilótáknak is alkalmuk volt gyakorolni.

Motoros eredmények:

Felszállások száma.....7726
Repült idő.....1387 ó.
Repült távolság.....48229 km.

Sorozatban épülnek a gépek

A Műhely keretei is kibővültek az 1939-es évben. A mindig növekvő követelményeknek lassan szűk lett az alagsori helység a Műgyetemen. Ezért tervbevétték a Műhely kiköltöztetését. Ez évben is több új gép került ki a műhelyből. A Magyar Aero Szövetség részére elkészült két „Gerle” mintájú vontatógép és építés alatt állt négy M.24

mintájú túragép, melyből kettő Faruk király számára készült. Ezen kívül számos javítást végzett műhelyünk a különböző egyesületeknek. A szakmunkások száma gyarapodott, és sok ifjú tanoncot vettünk fel, hogy az utánpótlás biztosítva legyen. Tervező Irodánk is

eredményesen dolgozott: elkészültek az új M.25 mintájú iskolagép műhelyrajzai, s újabb gépek tervezésébe kezdtek bele. Szegedi József tervezett egy kis műrepülőgépet, a „Kis-Harag”-ot. Tóth Jenő kétmotoros túragép terve is elkészült.

Kilenc teljesítmény jelvény

Az 1940-es évben a második világháború szele már érezteti hatását a repülésben.

Vitorlázó repülésünk kora tavaszi kedvezőtlen időjárás miatt nehezen indult meg, de áprilisban négy teljesítmény jelvény született meg. Májusban egyszerre 5 gépmadarunk indult

el távrepülésre, s ezek közül háromnak sikerült célját elérni.

A nyári táborra gépállományunkat két M.22-vel szaporítottuk. A teljesítménytábor azonban a távrepülési tilalom miatt el kellett halasztani, s helyette lejtőmenti vitorlázórepülő tábor volt a „Hegyen”. A tábor szép eredménnyel zárult:

Repült idő.....116 ó.22 p.

Vizsgák: A 14, B 5, C 6.

A kezdő iskolázásunkat és kiképzésünket átszerveztük. A vitorlázórepülés folyamata a tapasztalatok alapján így alakult:

„Vöcsökkal”: fordulózás, célleszállás, ugrások, kis siklások, „A” vizsga, első fordulósok és „B” vizsga lejtő mentén. Majd fordulósai gyakorlatok, célleszállás csörlésből

„Pilissel”: fordulózás, célleszállás, vontató előképzés csörlésből.

„Cimbora”: gyakorló vontatás

„Pilis”: vontató iskola

„Vöcsök” vagy „Pilis”: lejtőmenti „C” vizsga vagy vontatásból termikben.

„M.22”: teljesítmény iskola, műrepülő iskola, teljesítmény jelvény.

Az érdi táborban műrepülő tanfolyamot is tartottunk, ahol 12 növendék kapott teljes műrepülő kiképzést. Évi összesített eredmények a következők:

Gépállomány: 4 „Vöcsök”, 2 „Pilis” és 4 „M.22”

Repült idő.....726 ó. 24 p.

Felszállások száma.....3657

Repült távolság.....1573 km

Teljesítmény rep.....50

Vizsgák. A 28, B 16, C17 és D 9

Ezen eredményekkel a magyarországi repülőegyesületek között az első helyet foglaltuk el.

Az 1940 évi vitorlázó pontversenyben:

Junior csoportban:

Legnagyobb magasság: Lenkei Antal 1754 m

Senior csoportban:

Legnagyobb magasság: Pettendi János,

Szomolányi Károly

A legeredményesebb vitorlázó repülő: Szomolányi Károly

Tasnádi László

Repül a „Nebuló”

1940 nyarán elkészült Jancsó Endre kétülékes iskolagépe, az M.25 „Nebuló”. Budaörsi bemutatkozása alkalmával számos közéleti előkelőség nézte meg a szép kivitelezésű gépmadarat,²⁴ mely 100 lóerejével és mélyfedelű építésével teljesen korszerű iskolagép.

Motoros növendékeinket már a „Nebuló”-val képeztük ki és mind a 15 sikerrel vizsgázott. Régi pilótáink is számos helyközi repülést végeztek vele.

A háború ellenére a Faruk király számára készült két M.24-et saját szárnyukon szállítottuk le Egyiptomba. Tasnádi László és Vada László pilótákkal a gépek Budapest – Belgrád – Szófia – Athén – Kréta – Alexandria útvonalon érkeztek meg rendeltetési helyükre. Belgrádban, Szófiában és Athénben nagyszabású bemutató volt a megjelent polgári és katonai előkelőségek előtt.²⁵ Athénben a görög trónörökös is repült az egyik géppel és elismerését

²⁴ Magyar szárnyak 1940.12.sz.

²⁵ Magyar szárnyak 1940.7.sz.

fejezte ki a pilótáknak. Figyelemreméltó, hogy a repülés alkalmával 800 km-t kellett megtenni a Földközi tenger felett rádióirányítás nélkül.

A tervezett repülőnapokból csak a hódmezővásárhelyit tudtuk megtartani, ahol pilótáink műrepülésükkel gyönyörködtették a közönséget.

Számos vitorlázó-repülő vontatást végeztek motoros pilótáink. A Cserkészrepülők, a budaörsi Move, TSE és Gamma repülők vontatását is mi vállaltuk.

A motoros kiképzésben is újítást vezetett be Egyesületünk. Összes motoros pilótánkat köteleztük vitorlázó repülésre is.

Az erdélyi bevonulás alkalmával gépeink futárszolgálatot teljesítettek és ennek folyamán Egyesületünk gépe volt az első magyar sportgép, mely a visszatért kolozsvári repülőtéren leszállt.

A motoros repülések összeredménye 1940-ben:

Felszállások száma: 6437

Repült idő: 1153 ó.

Helyközi repülés: 19719 km

Kiképzett növendék: 27

Műhelyünk befejezte az egyiptomi rendelésű két M.24-et. Saját részünkre készül egy M.24-es és egy „Nebuló”. A Magyar Aero Szövetségnek is készül két M.24-es.

A Tervezési Irodában elkezdtek egy kétüléses vitorlázó repülőgép rajzait készíteni, valamint egy mélyfedelű gyakorlógép terveit is. Négy újabb egyesületi tag tanulta a repülőgép-szerkesztést a Tervező Irodában Szegedi József irányítása mellett.

Az első magyar női ezüstkoszorú

Az 1941 év számos kiváló vitorlázórepülő teljesítményt eredményezett. Így Egyesületünk női tagja Czékus Erzsébet májusban Budaörs-Hatvan között 58 km-es távrepülésével valamint 1594 m magassági és 5 óra feletti időtartam-repülésével kiérdemelte az első magyar női teljesítmény-jelvényt. Távrepülést és magassági repülést a Magyar Aero Szövetség magyar női vitorlázórepülő csúcsteljesítménynek ismerte el.

Ebben az évben Egyesületünk pilótái között már 24 az ezüst teljesítmény-jelvény tulajdonosa, ugyanakkor az összes magyar ezüstkoszorús pilóták száma 57.

Legkimagaslóbb vitorlázórepülő esemény volt Tasnádi László Budaörs - Bánffyhunyad 315 km-es távrepülése, mely eddig a leghosszabb Magyarország területén végzett vitorlázó távrepülés. Tasnádi László ezen repülésével eleget tett az aranykoszorú egyik feltételének. Nevezetes még Bollmann Béla 1900 m-es magassági repülése is. Az évi teljesítményrepülések így oszlanak meg:

Távrepülés: 47

Magassági repülés: 65

Időtartam repülés: 31

A kiképzésben is nagy lépésekben fejlődünk. Összvitorlázó-repülő teljesítmények 1941-ben:

Felszállások száma 5410

Repült idő 784 ó.57 p. 51 mp.

Vizsgák: 15 A, 10 B, 13 C, 13 D.

Gépállományunk: 5 „Vöcsök”, 3 „Pilis” és 4 „M.22”

Az 1941-es vitorlázórepülő pontversenyben a következő helyezéseket értük el:

Junior csoportban:

Legjobb idő: Lenkei Antal 74 pont

Legnagyobb magasság: Patay Gyula 160 pont

Senior csoportban.

Legnagyobb táv:	Tasnádi László 291 pont
Célrepülésben:	1.Sóváry Gyula 162 pont
	2.Auguszt Lajos 138 pont
Legeredményesebb vitorlázó repülő:	Auguszt Lajos 994 ponttal

Az egyesületek közötti versenyben Egyesületünk az első 9797 ponttal. A díjkiosztásnál különösen Lenkei Antal aratott nagy sikert, amiről a sajtó is megemlékezett²⁶

Nemzeti csillagtúrát nyer a „Nebuló”

Az 1941-es év legnagyobb sporteseménye az Egyesületünk által rendezett „Nemzeti Repülő Csillagtúra” volt. A versenyre 15 sportrepülőgép nevezése érkezett be. A rendezést Hollerung Gábor irányította.

Első lett Vada László. Utasa: Czékus Erzsébet. Az M.25 „Nebuló”-val Budaörs – Szombathely – Nyíregyháza – Pécs – Budaörs – Debrecen – Kaposvár – Balatonkiliti 2144 km-es távot repülték végig.

Harmadik helyen végzett Tasnádi László. Utasa: Kapuvári Jenő. A „Haris” maga után húzott egy M.22-t, melyet Szomolányi Károly vezetett. Útvonaluk: Budaörs – Kolozsvár – Nyíregyháza – Kaposvár – Szolnok – Balatonkiliti 1253 km. Szomolányi Károly 17 órán át vezette vontatásban az M.22-t a viharos időben.

Negyedik helyen Bollmann Béla végzett az M.19-el. Utasa: héji Patay Gyula. Útvonala: Budaörs – Kaposvár – Kassa – Győr – Nyíregyháza – Kassa – Debrecen – Pécs – Balatonkiliti 2370 km.

Hatodik helyen végzett eörsi Nagy Lajos a „Gerle 13”-al. Utasa: Paszterkó Sándor. Útvonal: Budaörs – Nyíregyháza – Kiliti – Debrecen – Ferihegy – Szeged – Balatonkiliti 1503 km.

Kaiser Pál a „Haris”-al motorhiba miatt Taszár mellett kényszerleszállást végzett, s ezért a verseny további részén nem vehetett részt.

A verseny végén Bollmann Béla M.22-es műrepülésével szórakoztatta a közönséget. Tasnádi László pedig a „Nebuló”-val ballonvadászaton vett részt.

Repülőnapokon is szerepeltünk ebben az évben. A kolozsvári repülőnapon részt vett a „Haris” és a „Gerle 13”, ahol Tasnádi László műrepülést mutatott be. A szabadkai repülőnapon Bollmann Béla, Auguszt Lajos, Balázs Andor és Németh Endre vett részt két gépünkkel.

Szomorú szívvel értesültünk, hogy repülő hősi halált halt Békássy Vilmos, Egyesületünk egyik kiváló pilótája.

A motoros repülőoktatás sem szünetelt. Az Alap részére kiképeztünk 30 pilótát, Egyesületünkben pedig 13-an elsőfokú, 4-en másodfokú motoros pilótavizsgát tettek.

Az 1941 évi motoros összesítés:

Pilóták száma	107
Felszállás száma	16166
Repült idő	2145 ó.

Ezzel szemben más sportrepülő egyesület egyesületi pilótát nem képzett ki, illetve nem vizsgáztatott ebben az évben.

²⁶ Magyar szárnyak 1942.7.sz.

Hat magyar vitorlázórepülő csúcs!

Vitorlázórepülésünk nem remélt eredményeket ért el 1942-ben. Egyesületünk munkájáról valóban a tettek beszélnek. Tasnádi László júniusban Budaörs - Topaszentmihály 336 km-s irányrepülésével kirepülte Rotter Lajos olimpiai távrepülését, majd július 30-án Érd -Borsujfalu 352 km-es távrepülésével újabb magyar vitorlázórepülő rekordot állít fel az M.22-vel.

Balázs Andor aug.23-án érden 4707 m abszolút magassági repülésével szintén magyar csúcsteljesítményt ér el az M.22-vel.

Lenkei Antal aug.1-én Érd – Székesfehérvár – Érd között 92 km-es hurokrepülésével magyar rekordot repült.

Czékus Erzsébet még márc. 29-én 9 óra 10 perces repülésével női magyar vitorlázórepülő időtartamrekordot állít fel a Hármashatárhegyen.

Nagy Hugó júl.1-én Hármashatárhegy –Nagyvárad között 228 km-es célrepülésével leghosszabb célrepülését végezte eddig Magyarország területén.

Az első magyar aranykoszorú

Tasnádi László ifj. elnökünk még 1941-ben eleget tett az aranykoszorú 300 km-en felüli repülés feltételének. 1942 máj. 17-én Budaörsön 4048 m-es abszolút magassági repülésével új nemzeti magassági csúcst ért el és elsőnek érdemelte ki hazánkban az aranykoszorús teljesítmény jelvényt.

Egyesületünk többi tagjai sem tétlenkedtek. Három vitorlázórepülő tábor tartottunk ez évben: húsvétkor és júniusban a „Hegyen”, júliusban pedig az érdi teljesítménytábor.

Az év folyamán:

Felszállások száma	7060
Repült idő	1026 óra
Vizsgák: 51 A, 29 B, 24 C és 4 D.	

Összesen 105 vizsgát szereztek repülőink. Ezenkívül a vitorlázó szakszolgálatit elnyerte 18, vontathatóságit 19, kétüléset 8 és segédoktatóit 3.

Legnagyobb eredményeket azonban a teljesítményrepülés terén értük el. Értékelhető teljesítményrepülés 80 volt, mely így oszlott meg:

Időtartam	9
Magassági	27
Távrepülés	44

Vitorlázó repülőgéppel repült távolság 1942-ben: 5303 km.

„Nádi” elrepült...

A kiváló eredmények miatt ujjongó lelkünkre döbbenetes erővel hatott a hír: Tasnádi László örökös ifjúsági elnökünk, oktatónk, jóbarátunk, a mi –„Nádink” nincs többé. Gépmadarával elrepült oda, ahonnan nincs visszatérés. Követte legjobb barátját Peterdy „Hanzi”-t, aki repülő hősi halálával már várta odafenn...

Tasnádi László nem a szavak, hanem a tettek embere volt. „Eleget repülni sohasem lehet” mondotta egyik nyilatkozatában.²⁷ Különösen a vitorlázórepülést szerette, mert „Ott inkább az ember repül nem a gép.”

Non omnis moriar . „Nádi” sem halt meg egészen, mert szelleme közöttünk él. Fényképéről arca barátságosan tekint le ránk Egyesületünk minden helységében, mintegy munkára buzdítva. Megértjük: tovább dolgozunk az Ő szellemében.

Tasnádi László repülőhalála miatt Pattantyus Á. Géza tanárelnök vezetésével új

²⁷ Magyar szárnyak 1940.15.sz.

tisztikart választott a közgyűlés. Ifjúsági elnökül ifj. Hollerung Gábort választották meg.

Meg kell emlékeznünk ifj. vitéz nagybányai Horthy István örökös ifj. elnökünk repülő hősi haláláról, valamint ifj. gróf Károlyi Gyula repülőhaláláról, aki szintén Egyesületünk tagja volt. Eltávoztak sorainkból Tóth Jenő, a Magyar Aero Szövetség felügyelője és Hechat László hadnagy, kikre mindig bajtársi szeretettel gondolunk.

Nemzeti rekord az M.24-el

Motoros repülőink a háborús korlátozások ellenére kiváló eredményeket értek el. 1941 aug.10-én Vadas László M.24 mintájú gépünkkel a négy literes kategóriában 2000 m-es távon 224.6 km/óra átlagsebességgel új magyar csúcst állított fel. Az összesített eredmények is figyelemreméltóak

Felszállások száma:	4216
Repült idő:	678 ó. 39 p.
Helyközi repülés:	4500 km
I.fokú vizsga	7
II.fokú vizsga	6
Gyakorlatban tartva:	26 pilóta

Gépállományunk 10 darab 1755 összlóerővel.

Motoros pilótáink vontatásaikkal nagy segítségükre voltak a vitorlázó repülőknél. Az érdi vontatótáborban 854 felszállással 28 órát vontattak.

„Emese” Magyar kísérleti Repülőgépgyár

Repülőgép tervező és építő Műhelyünk kezdettől fogva a Műegyetem alagsorában kapott helyet. A meglévő helységek a megnövekedett követelményeknek kicsinek, szűknek bizonyultak. Régi terv valósult meg, amikor 1942 tavaszán Műhelyünk „Emese” Magyar Repülőgépgyár néven kiköltözött a ferihegyi repülőtérre.

Időközben elkészült az M.25 iskolagép átalakítása, az EH.29, ahol az ülések nem egymás mögött, hanem egymás mellett vannak. Az új Repülőgépgyár számos esetben részesítette „gyógykezelésben” sérült gépeinket. A megnagyobbodott üzem lehetővé tette, hogy saját kísérleti repülőgépeinken kívül az égetően szükséges magyar gépmintákat sorozatban gyártsa.

Önálló M.Sr.E. Tervező Iroda

A repülőgépek tervezésének folytatására előbb a Műegyetem mellett, majd az Aerodinamikai Intézet épületében Tervező Iroda létesült. Varga László műegy. int. tanár legfelsőbb irányítása és Zámolyi Ferenc vezetése mellett a húszfőnyi tervező gárda komoly munkát végzett, amiről a repülőszaktó is beszámolt.²⁸

Elkészült Zámolyi Ferenc „Daru” mintájú vontató és túragépének terv- és műhelyrajzai és Beniczky Lajos kétüléses vitorlázógépének a „Fereteg”-nek is.

A Tervező Iroda és az „Emese” együttes munkája lehetőséget nyújtott Egyesületünk régi műhelymunkájának gyors és alapos megvalósításához.

²⁸ Magyar szárnyak 1943.5.sz.

Modellezőink az élen

Modellezőink Eörsi Nagy Lajos vezetésével méltóan képviselték Egyesületünket mindenütt, a repülésnek ezen ágában is 1942-ben. Minden modellező megmozduláson részt vettek saját tervezésű gépeikkel és számos csúcsot állítottak fel. Így januárban Benedek György zárttéri modellje országos csúcsot állított fel, melyet áprilisban kétszer is megjavított (6p.51 mp.). A XX. Országos Modellversenyen Benedek György CF 17 mintájú modellje első lett és Thoma György iránytűs-variométeres gépe szerkesztési díjat nyert. Augusztusban pedig Benedek „Uborka”-ja csupán technikai okokból nem hitelesíthető csúcsot repült, mert a megfigyelő motoros repülőgép a termikelő modellt elvesztette szem elől.

A fenti adatokon kívül modellezőink eredményét legjobban a 284 elért országos pontszám fejezi ki, a második helyezett 162 pontja mellett.

M.S.r.E. Tanoncműhely

Megalakult Egyesületünkben a Tanoncműhely, mely a magyar repülőgépgyártás egyik égető kérdését hivatott megoldani. Egyesületünk úttörő munkát végzett – talán az arra hivatottabb intézményeket is megelőzve – a repülőgépgyártás szakmunkás-nevelés terén. Tanoncműhelyünk 1941-ben kezdte meg működését Kaiser Pál gépészmérnök pilótánk vezetése mellett Pestszenterzsébeten. Vezetése alatt ez évben mintegy 30 tanonc kapott kiképzést, akik már szakszerű munkát tudnak végezni. Az intézmény fontosságát a felsőbb vezetőség is elismerte és továbbfejlesztését szükségesnek tartotta.

Három magyar csúcs és egy aranykoszorú

Az 1943-as vitorlázórepülés teljesítménye nem marad el az előző év mögött.

Két helyen, egyidőben tartottuk meg ez évi nyári táborunkat. A hármashatárhegyi pilótaotthonban és az érdi repülőterünk hangára felett egyidőben lobogtatta a szél a kék alapon fehér sirályos zászlónkat.

Az első ugrástól a lejtőmenti vitorlázásig a „Hegyen” jutottak el repülőink. A jelentkezők öröndetes nagy száma miatt két csoportban Nagy Hugó körültekintő vezetése mellett folyt a kiképzés. Júliusban 34, augusztusban pedig 37 legnagyobbbrészt kezdő ifjú sajátította el a vitorlázó repülőgép vezetését. A lelkes munka eredménye lett, hogy a két tábor alatt 1935 felszállással 26 A, 19 B és 7 C vizsgát szereztek meg repülőink.

Még a nyári tábor előtt Egyesületünktől Sóváry Gyula, Beniczky Lajos és Hargitai László pilótánk vitorlázórepülő tanulmányúton voltak Németországban. A wasserkuppei vitorlázótelepen számos újmintájú vitorlázó repülőgéppel repültek és sok tapasztalattal tértek haza. Útjukról a magyar repülőszajtó is beszámolt.²⁹

Az érdi repülőtéren július hó folyamán teljesítménytábort, augusztusban pedig vontató-tábort rendeztünk. Különösen a teljesítménytáborban volt eleven az élet. Vontatás és visszavontatás, teljesítményrepülések és célleszállási gyakorlatok napirenden voltak. A felsőbb légkör megismerésére naponta pilot-léggömböket eresztettünk fel a teljesítményrepülések elősegítésére, jó eredménnyel. Az eredményeket Tóth Géza tanár, meteorológusunk dolgozta fel.

A „Nagyok” vakrepülő oktatásra repültek át Budaörsre, vagy berepülő tanfolyamra Csepelre. Kísérletképpen vontatást végeztünk egy volt vadászgéppel. Az M.22-ben Lenkei Antal, a PZL 11-ben pedig Bollmann Béla táborparancsnokunk ült. A vontatás sikerült.

²⁹ Magyar szárnyak 1943.18.sz.

Vontatási sebesség 160-200 km/ó, az emelkedés 8-10 m/mp között változott.

A kezdeti kedvezőtlen időjárás ellenére az elért eredmények a várakozásnak megfelelőek. Harminchat pilótánk 444 fészálással

41 magassági

45 távolsági és

11 időtartam repülést végzett.

Bollmann Béla 1943 júl.28-án az érdi repülőtér fölött 4533 m-es abszolút és 4237 tiszta magassági repülésével új nemzeti csúcst állított fel, s ezúttal eleget tett az aranykoszorú egyik feltételének. Rekordja nem volt hosszúéletű, mert még ugyanezen napon Vojnich Pál oktatónk a magassági légzőkészülékkel felszerelt „Kevély”-el Érdről felszállva 5412 m-es abszolút és 5053 m-es relatív magassági repülésével Bollmann csúcsrepülését megjavította.³⁰

Lenkei Antal júl.15-én az M.22-vel Érd – Szolnok - Érd közötti 196 km-es távon megjavította saját rekordját, új nemzeti csúcst állított fel.

Beniczky Lajos a „Fergeteg” tervezője július 14-én Érdről Mezőszakadára repült el az M.22-vel. A 250 km-es úton sikerült neki 3130 m-es tiszta magassági repülést végeznie, ezzel az aranykoszorú egyik feltételének megfelelt. Augusztus 18-án M.22-vel a Kémend - Újvidék 306 km-es célrepülésével Tasnádi László után negyediknek ismét egyesületi tagunk nyerte el az aranykoszorút. Ez volt Magyarországon az első sikeres távrepülés, amelynél a vitorlázógépet eredeti kiindulási helyéről elvontattak, hogy a 300 km-en feletti repülés az ország határain belül maradjon.³¹

Értékelhető teljesítményrepülés 259 volt 1943-ban, az előző évi 80-al szemben. Ebből:

42 idő-

77 táv-

140 magassági repülés.

Ezen kívül a vitorlázó szakszolgálati engedélyt elnyerte 12, vontathatóságit 11, kétülésest 14, oktatóit 4, segédoktatóit 8 és berepülőit 7 pilótánk.

Távrepülésben megtettünk 8826 km-t az előző évi 5503 km-el szemben. Vitorlázó repülőgép állományunk is kibővült. Használatban volt 4 „Tücsök”, 8 „Vöcsök”, 5 „Pilis”, 4 „M.22”, 2 „Kevély” és 2 „Cimbora”. Az év vége felé beszereztünk 2 „Motor-Baby”-t is.

Motors repülésünk is tovább fejlődött. Oktatóink képezték az „Alap” növendékét. Motoros pilótáink végezték vitorlázó repülőgépeink iskolavontatását, távrepülés esetén pedig visszavontatást. Motoros évi összteljesítmény 1943-ban:

Felszállások száma: 6465

Helyben repülés: 40588 km

Repült idő: 950 ó.

I.fokú vizsga: 7

II.fokú vizsga: 13

Gépállomány: 14 db 2520 összlóerővel.

A Tervező Iroda Zámolyi Ferenc vezetése mellett 20 főnyi gm. hallgatónk végezte repülőgép szerkesztő munkáját. Elkészült a „Daru” vontató-repülőgép változata a „Daru II”, és a Zámolyi-Beniczky tervezésű „Kóbor” mintájú kismotoros sportgép tervezése folyt.

Tanműhelyben épül a „Fergeteg”

A Tervező Iroda szomszédságában megalakult a korszerűen berendezett Tanműhely, ahol Bánsághi Tibor vezetésével.....szakmunkás dolgozott. Számos kisebb gépjavítást

³⁰ Magyar szárnyak 1943.16.sz.

³¹ Magyar szárnyak 1943.17.sz.

végeztek, de főművük a „Fergeteg” megépítése volt, mely anyagbeszerzési nehézségek miatt késlekedett. A Tervező Iroda tagjai részére számos műhelygyakorlatot tartottunk, hogy a repülőgép építésében is némi gyakorlatot szerezzenek.

Tizennégy országos és két világrekord

Modellezőink is kivették a részüket a munkából 1943-ban Eörsi Nagy Lajos irányítása mellett.

Februárban az Egyesületünk által rendezett modellversenyen a mikrofilmes gépek között első lett Benedek György modellje és a papírbevonású gépek versenyén is ő lett az első. Réder-Benedek építésű benzinmotoros modell a „Mackó Muki” idő és távolsági nemzeti csúcst és magassági nemzetközi csúcst állított fel. Hat első és négy második, valamint több egyéb helyezést értek el versenyzőink. Benedek György M.20 mintájú gumimotoros modellje nemzeti időtartam- és távolsági csúcst állított fel, majd úszótalpakkal felszerelve újabb idő-táv- és magassági nemzeti csúcst repült. Az időtartam repülés a világcsúcst is meghaladja.

A szeptemberben tartott országos magasindítású versenyen, majd az országos motoros versenyen számos első és második díjat vittek el modellezőink. A Nemzeti Sportcsarnokban Benedek György által szerkesztett zárttéri papírmmodell új nemzeti csúcst állított fel, s az országos zárttéri versenyen is sikerrel szerepeltek modellezőink.

Ezen eredményekkel a Magyar Aero Szövetség pontversenyén ismét abszolút első helyezést ért el Egyesületünk modellező gárdája.

Kaiser Pál vezetése alatt Tanoncműhely, mely átlag 35 tanonccal dolgozott 1943-ban, emlékiratot nyújtott be az illető hatóságokhoz, melyben tanoncainak érdekében a repülőgép-ipari ipartestület felállítását kéri. Vecsés község határában megkezdődött a Tanoncműhely-otthon építése is.

VÉGE