

HÁRMASHATÁRHEGY 80 éves.

1933 – 2013.



1935 körül



Nemere

Rotter Lajos repülőgépe Hármashatárhegyen. Ezzel a repülőgéppel az 1936. évi berlini olimpián 3 óra 55 perc alatt 326 kilométer távolságon világrekordot repült.

Rotter Lajos (1901-1983)

Rotter Lajos, a magyar és a nemzetközi vitorlázórepülés kimagasló egyénisége, a tehetséges mérnök és repülőgéptervező, illetve pilóta. Már középiskolai évei alatt kapcsolatba került a repüléssel. 1921-ben elvégezte a Magyar Aero Szövetség pilóta tanfolyamát. Később nemzetközi sportpilóta és utasviteli szakszolgálati engedélyt szerzett. Az 1921-ben részt vett **Műegyetemi Sportrepülő Egyesület (MSrE)** megalapításában.

A budai hegyeket járta, s hosszú horgászbotra kötött papírcsíkokkal tanulmányozta a levegőáramlatokat. Így találta meg később 1933-ban Európa egyik legjobb lejtőrepülő terepét a **Háromszatár-hegyen**.



A tiltás ellenére Rotter 1933. december 26.-án egy német gyártmányú „Hol's der Teufel” típusú gyakorlógéppel több, mint egy órát töltött levegőben a csodás lejtők felett.

A repülés eredménye: A Légügyi Hatóság és Budapest Főváros vezetői elismerik a hegy alkalmasságát a repülésre! A következő évek teljesítményrepüléseinek kiinduló pontja lett Háromszatárhegy. A hegytetőn pilótaotthon, valamint hangárok épültek.

„Hol's der Teufel” típusú gyakorlógép

Rotter Lajos 1934 februárjában 5 óra 3 perces repülésével - a magyarok közül elsőként - elnyerte az ISTUS (a vitorlázórepülés nemzetközi tudományos testülete) által adományozott, 18. sorszámú nemzetközi ezüstkoszorús teljesítmény jelvényt. Még ebben az évben a **Háromszatár-hegy** északi lejtőjén, "Karakán" gépével 24 óra 14 percet vitorlázott. Ezzel az eredménnyel, másodikként a világon, a leghosszabb megszakítás nélküli repülési időtartamot érte el.

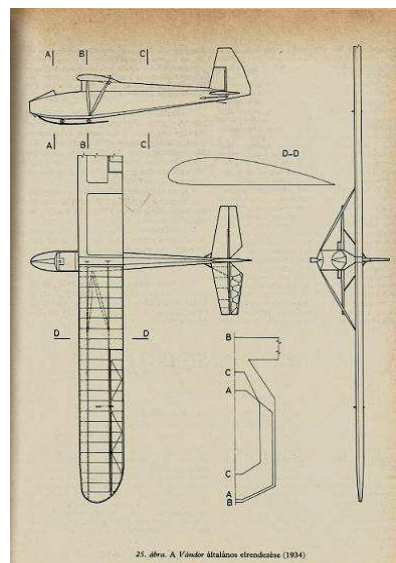
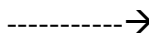


Rotter Lajosné az MSE Semmelweis utcai helyiségében a „2 x 2 néha öt” című film vetítésén 2004-ben.

1934 nyarán készült el Gyöngyösön **Rotter Lajos** és Janka Zoltán tervei alapján a "**Vándor**" névre keresztelt, műrepülésre is alkalmas együléses vitorlázó repülőgép. A gépet kezdetben Gyöngyösön, majd később Gödöllőn használták.

Itt végezték vele az első, magyarországi autóvontatásos felszállást.

A Vándor háromnézeti rajza.
Sajnos fénykép nincs a repülőgépről.



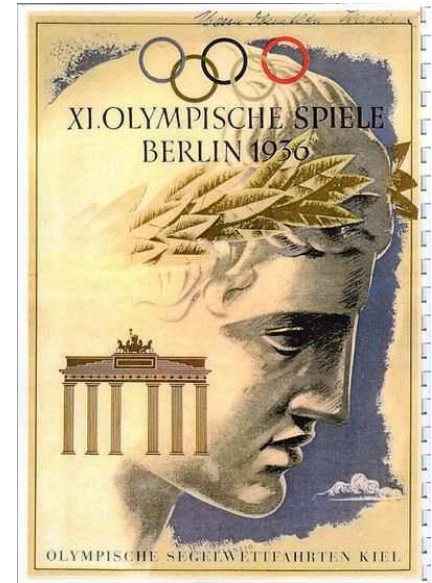
1936-ban **Rotter Lajos** a berlini olimpia alkalmával bejelentette, hogy a német fővárosból elstartolva Kielben fog leszállni. Saját tervezésű, "**Nemere**" nevű gépe beváltotta reményeit, mert az olimpia alkalmával, 3 óra 55 perc alatt 326 kilométer távolságot repült Berlin és Kiel között, amivel (nem hivatalos) világrekordot állított fel. Rotter eredménye is hozzájárult ahhoz, hogy a Nemzetközi Olimpiai Bizottság végül is elfogadta a vitorlázórepülést olimpiai számnak.



A Nemere.



Rotter Lajos a Nemerében.



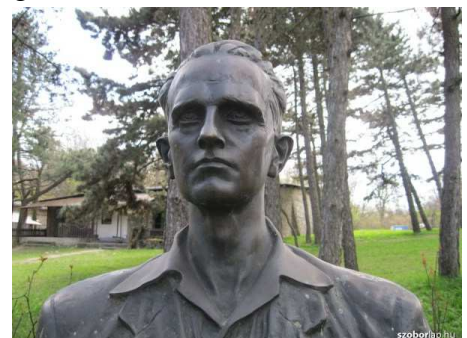
1936-ban a budapesti ISTUS-konferenciát kísérő nemzetközi vitorlázórepülő találkozóan a távrepülő kategória győztese lett. 1937-ben a Salzburgban megtartott ISTUS konferencián, addigi életművéért Rotter Lajosnak ítelték oda a szervezet aranygyűrűjét, és beválasztották az FAI pilótabizottságába. Ezt az elismerést évente az a pilóta vehette át, aki saját tervezésű vitorlázó géppel, kiemelkedő nemzetközi eredményt repült.

A második világháború után Rotter Lajos részt vett a magyar vitorlázórepülés újjászervezésében. 1947-ben a MADISZ Repülőegyesület elnökévé választották, de a gyár egyik vezetőjeként segítette a Danuvia Sportrepülő Egyesület munkáját is. Az 1950-es években a Székesfehérvári Állami Motorjavító Vállalat repülőgépezemének főmérnöke volt. Később az Alagi Központi Kísérleti Üzem tervezőirodáján dolgozott.

Nyugdíjba vonulása után, haláláig a Gépipari Tudományos Egyesület tagjaként szolgálta tovább a magyar repülés ügyét. Az emléke előtt tisztelgő szobrot 1993. augusztus 19-én avatták fel a **Háromshatár-hegy** tetején található Pilótaotthon parkjában.



A pilótaotthon Háromshatárhegyen



Rotter Lajos mellszobra a pilótaotthon melletti parkban.

Új otthont kapnak a vitorlázórepülők a Hármashatárhegyen

A napfényes kora tavaszi vasárnap délelőtt feketéllettek a Hármashatárhegy útjai a tető felé kúszó autók és gyalogosok százaitól, fent pedig a friss szélben csattogó zászlók között a köves hegyoldalon, mint elfáradt hatalmas lepkék pihentek a karcsú vitorlázógépek, amelyek előtt egyenruhás cserkészek és repülők vontak sorfalat.

A Magyar Aero Szövetség pilótaotthon- és hangáravató ünnepsége első ízben gyűjtötte egybe mindazokat, akik a magyar aviatika iránt érdeklődnek, olyan létesítmény felavatására, amely a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap-hoz befolyt nemzeti adományokból épült.

Pattogó indulók hangja mellett érkezik Horthy István, a Magyar Aero Szövetség elnöke, Varga József iparügyi miniszter, Bornemisza Géza és Kánya Kálmán volt miniszterek, báró Wlassics Gyula, Lukács Béla, Antal István és Bonczos Miklós államtitkárok, Karafiáth Jenő főpolgármester. Megjelent Prém Lóránt, az OTT ügyvezető-alelnöke, vitéz Barabás Emil altábornagy, vitéz Tárcaiz-Felicides Román miniszteri osztályfőnök, Papp Antal, a Magyar Cserkész Szövetség országos elnöke, és a magyar repülés és közélet számos kiválósága.

A fehéren és zölden csillogó új pilótaotthon előtti emelvényről először vitéz Ulrich Hugó, a Cserkész Szövetség társelnöke ismertette a hármashatárhegyi vitorlázórepülő-telep fejlődését, majd Horthy István mondott ünnepi beszédet s avatta fel az új huszonkét személyes pilótaotthont és repülőhangárt.

Alig hangozott el a vitorlázórepülők köszönete, amelyet Kemény Sándor pilótanövendék tolmácsolt, a felhőktől tarkított égbolton megjelent a budaörsi repülőtérrel vonatásban érkező Pettendi János, aki egy „M 22” típusú vitorlázógépen 150-200 kilométeres sebességgel ragyogó műrepülést mutatott be az indítódombra gyűlt közönségnek.

Ezalatt az overallos repülők egymásután hozzák a starthelyre a cserkészrepülők, a Pamutipari SC, a Gamma-repülők és a repülőalap gépeit. Kihelyezik a vontató-kötelet, felcsattan a vezényszó és hamarosan fehérteni kezd a pesthidegkúti hegyek völgykatlana a köröző, suhanó, ívelő gépmadaraktól, amelyek között feltűnik az első repülésre bocsátott „Meise”-féle egységes típusú olimpiai versenygép elkeskenyedő, hosszú sirálysárnya is.

Laikus és hozzáértő pedig egyformán üti össze tapsra a kezét. Ez az a pillanat, amikor mindenki sajnálja, hogy nem lehet repülő, vagy fogadkozik, hogy holnap már nekilát a tanulásnak.

Az erdőkből friss földszagot hoz a szél, az aranyozott szélű felhők között pedig emelkednek, buknak és keringenek a hófehér madarak még akkor is, amikor a lassan szétoszló közönség előtt már eltakarja őket a hegy.



A Tetőhöz vezető bejáratot nemrég sorompóval szerelte fel egy repüléstől távol álló Kft és a Pilótacentrum megsemmisítésére törekszik. A pilótaotthont is elfoglalták, a sárkányrepülők repülő eszközeit a tulajdonosok tudta és engedélye nélkül elszállították.

A fiatalságot leginkább a vágy és a türelmetlenség jellemzi. Így volt ez velünk is az 1945-1947-es években, közvetlenül a második világháború befejeződése után. Emésztett bennünket a vágy a repülés iránt és türelmetlenek voltunk, meddig kell várnunk még arra, hogy azt szabadon gyakorolhassuk. Repülni ugyanis ebben az időben nem volt szabad a békeszerződések megkötéséig. Erre csak 1947-ben került végül is sor s ezt a hosszú időt kivárni már képtelenek voltunk. Hogy miként sikerült a repülés iránti vágyunkra megoldást találni most elmondom, mert a módját azt hiszem kevesen ismerik már a magyar vitorlázórepülők közül.

Budapest ostromának befejezése után a **hármashatárhegyi** cserkész vitorlázórepülők első dolga volt felkeresni szeretett repülőterüket, felderíteni mi történt ott, maradt-e ott egyáltalán valami, ami repülésre használható még. Az ostrom február 12-én befejeződött és **Mandl Ernő** barátunkkal már márciusban felgyalogoltunk a Budapest határán fekvő hegycsúcsra az ott található létesítmények állapotának felderítése céljával. Ez nem volt könnyű feladat, hiszen a háború a Dunántúlon még tartott és minden civil mozgás veszélyes volt. A szovjet hadsereg nem válogatott, ott szedett hadifoglyokat ahol lehetett. Civileket ugyanúgy begyűjtött e céllal az utcáról, mint katonákat a harci területekről. Nagyon figyelmesen kellett közlekedni a városban, hiszen sok helyen voltak gyűjtőhelyek, ahonnan az őrzött civileket vonatra rakták és messzi hadifogolytáborokba szállították. Mint tudjuk innen évek múltán már jóval kevesebben tértek vissza, mint amennyit oda vittek. Jómagamat háromszor kaptak el a szovjet zöldsapkások (NKVD) s én nem tudom milyen sugallatra, ilyenkor süketnémának tettem magamat. Az egyszerű trükk hatásosnak bizonyult és ez mentett meg a hadifogságtól. Mindezt csak azért említettem meg, mert azt szerettem volna csupán illusztrálni, hogy "nem babra ment a játék", amikor abban az időben Budapesten valami ok miatt közlekednünk kellett.

Az én helyzetem nehezebb volt, mert Pesterzsébetről (ma XX. ker.) kellett először begyalogolnom **Mandl Ernő** barátomhoz és innen indultunk el a **Hármashatárhegyre** természetesen ugyancsak gyalog. Ezt a távolságot egy nap megtenni oda-vissza bizony nagyon fáradtságos volt, lévén ez a távolság az én esetemben kb. 40 km. De fiatal voltam, bírtam szusszal és már nagyon kíváncsi voltam mi lett szeretett gépeink sorsa.

Örömünkre a roncsok között ép gépeket is találtunk. Áprilisban már repültünk is anélkül, hogy arra valakitől engedélyt kértünk volna. Még vendégeink is érkeztek, mert egy szovjet ezredes, aki vitorlázórepülőnek mondta magát invitálásunkra egy Cimborába is beült és nagyon élvezte abból a repülést. Nem csoda, hiszen a **Hármashatárhegy** lábánál elterülő város csodálatos látványt nyújtott.

Egy alkalommal maga **Vorosilov** marsall is megjelent civilben kíséretével a csúcson és érdeklődéssel nézte az északnyugati szélben folytatott repülőüzemünket.

Ezt követően sem történt még semmi, egészen addig, amíg egy májusi napon, egy Vöcsökben repülő társunk - szegény **Büki Pista** - az Újlaki-hegy felett repülve lezuhant. Amikor a helyszínre értünk nagy meglepetésre észlelhettük a zuhanás valószínű okát. A levegőben lelőtték szegény barátunkat. Ugyanakkor repült Ernő barátom is, akinek bőrkabátján leszállás után egy golyó ütötte lyukat találtunk. Nagy szerencséje volt, hogy csak a bőrkabátja sérült meg. Nem volt nehéz következtetni, hogy valahonnan vadászik valaki a lejtő felett repülő gépeinkre. Felfedeztük hogy a Vadaskerti erdő sarkánál egy román légelhárító üteg volt telepítve, ahonnan repülési alkalmakkor lövéseket hallottunk. Ahogy messzelátóval felderíthettük, ennek az ütegnek katonái - talán unaloműzésből - célba lőhettek gépeinkre. Világos volt előttünk, hogy ezért panasza sehová sem mehetünk, ezért szüntettük a repüléseket. Ezzel majdnem egyidejűleg jött a hír, hogy a győztes hatalmakat Budapesten képviselő Szövetséges Ellenőrző Bizottság - amelynek elnöke éppen Vorosilov marsall volt - katonái kevés nyomozás után eljutottak a **Magyar Aero Szövetség** Erzsébet-téri székházába, ahol szigorú parancsba adták, hogy a békekötésig a hazai légtérben minden repülést le kell állítani. Felszólították az ott dolgozókat, ezt hozzák azoknak tudomására azoknak, akik a hármashatárhegyen

repültek. Kijelentették, hogy ha ennek nem lesz fogantja a MAeSz dolgozóit letartóztatják és hadifogolyként fogják kezelni őket.

A titkári teendőkkkel ideiglenesen megbízott **de Jonge Alfréd** kétségbeesve teljesítette a parancsot és mi kénytelenek voltunk repülési szenvedélyünknek egy időre emiatt is búcsút mondani.

A háború borzalmi következtében megfogyatkozott kis társaságunk - a budapesti cserkészrepülők - tagjai tudták, hogy ennek az állapotnak előbb-utóbb vége kell, hogy legyen. A jobb időkre gondolva továbbra is összejöttünk azért, hogy sérült gépeinket megjavítsuk, repülésre kész állapotba hozzuk. Erre általában szombat-vasárnapi időnket áldoztuk fel, mert így több időt fordíthattunk a gépek ápolására, javítására. Ilyenkor Repülő Alap hármashatárhegyi épületeiben kaptunk szállást és lehetőséget felszereléseink elhelyezésére. Így ment ez egy darabig s mi izgalommal vártuk a repülési tilalom feloldását. Ezt persze várhattuk, hiszen nyilvánvalóvá volt, hogy ilyen intézkedést csak a fegyverszünet megkötése után hozhatnak majd az új szervezésű magyar hatóságok.

A mi türelmünk egyre jobban fogyott, s vágyunk egyre jobban növekedett a hön áhított repülés után. Ezt nagyon nehéz volt elfojtani magunkban s mint ilyenkor lenni szokott, most is minden gondolatunk a repülés körül forgott. 1946 május végén egy gyönyörű holdvilágos estén valaki megjegyezte közlünk, hogy milyen csodálatos ilyenkor az éjszaka, hiszen olyan világos van, akár repülni is lehetne. A repülésre vágyó csoportunkban mintha bomba robbant volna. Ettől kezdve csak ez lett a beszédtema. A társaság bátrabb tagjai már tárgyalták is, mi módon lehetne ezt végrehajtani. Ebben a lázas hangulatban egyre többen figyeltük a hold fényeit és egyre többünknek jutott eszébe, hogy ez olyan lehetőség, amit ki kellene mindenképpen használni a repülésre. A merész gondolat egyre többünket ejtette rabul még akkor is, ha néhányan már közreműködtünk **Rotter, Méray**, vagy **Király** éjszakai repüléseinél, amelyek tapasztalataiból ismertük annak nehézségeit.

Megfigyeltük, hogy a teli-hold fényében olyan látási viszonyok vannak felhőtlen éjszakánként, hogy abban nagyobb veszélyek nélkül valóban repülni is lehetne. Megítélésünk szerint először meg kellene próbálni az alsó terepen néhány apró ugrást csinálni, hogy lássuk, elképzelésünk végrehajtásához milyen feltételek szükségesek.

Tudtuk, hogy ezt csak a legnagyobb titokban lehet megpróbálni s csak egy szűk kis csoportot szabad abba beavatni, mert a háborús állapotok miatt ebből az ötletből könnyen nagyobb baj is származhat. Ki is jelöltünk egy kis csapatot, akikben minden körülmények között megbíztunk s felkészültünk, hogy egy szép holdvilágos éjszakán nagyon óvatosan véghez vigyük merész tervünket.

A lakóépület lakásait - miután üresek voltak - a különböző egyesületek tagjai foglalták el. Általában a tagok közül azok, akik már szombaton vállalkoztak arra, hogy gépeiket javítják ezekben a lakásokban töltötték a szombat éjszakát, de voltak, akik a Pilóta-otthonban kaptak szálláshelyet. A fiatal emberek egymás társaságában jól tudnak szórakozni és nem az alvásra kívánják idejüket ilyenkor fordítani. Nehéznek bizonyult, hogy ilyen körülmények közben észrevétlenül ki tudjunk osonni a lakásunkból s eljussunk abba a hangárba, amelyben a célra használandó gépünket már nap közben előkészítettük.

A legnehezebben a hangárajtó hang nélküli kinyitása jelentette. Végül mikor ez is sikerült és senki sem figyelt fel mi történik a hangár körül, magunkhoz vettük a startfelszerelést, gumikötelet, a Vöcsköt kis kézikocsira raktuk és halk léptekkel elindultunk lefelé a völgybe vezető úton. Óvatosan lépkedtünk, hogy még a kavicsok se csikorogjanak lépteink alatt s a beszélgetést is betiltottuk magunk között. Éjfélre leértünk és a gépet a napközben földbe vert és "ott felejtett" startszög elé állítottuk. Ha a gép elé álltunk, az erős holdfényben előttünk minden igen jól láthatóan, ezüstösen ragyogott. Megállapítottuk, hogy minden a legnagyobb rendben van, kezdhethük a kísérleti repüléseket. Kifektettük a gumikötelet, bekötöttük a kioldókészüléket és a kötél végén felsorakozott az öt-öt kihúzóból álló legénység.

Arra már nem emlékezem, hogy ki ült be először a gépbe és arra sem, hogy ki volt aki erősen lefojtott hangon vezényelt a starthoz. Elhangzott az ismert "kész, kihúzni, futni, el" utasítás és gépünk halk csusszanással már levegőbe is emelkedett. Boldog, mámoros örömmel néztük a halkán sikló gépet, míg a lejtő aljában földet nem ért. Egymást öleltük a siker láttán és gyors egymásután más-más gyakorlott személlyel még néhányszor megismételtük a számunkra csodálatos eseményt.

Már két óra volt, amikor jónak láttuk befejezni repülőüzemünket s mint ahogy jöttünk, szép csendben, de boldogan felbaktattunk a géppel a hegytetőre. Mint előzőleg, most is a legnagyobb csendben a gépet, felszerelést berámoltuk a hangárba és lábujjhegyen beosontunk a lakásba és gyorsan lefeküdtünk anélkül, hogy bárki az egészből valamit észre vett volna. Csak másnap tűnhetett fel, aki nagyon megfigyelt bennünket, hogy ezek a fiúk milyen álmosak. Minden titkunkat féltve őriztünk és hallgattunk örömünkről. Azt hiszem ez egyik legnehezebb feladat volt számunkra, hiszen sikerünket kedvünk lett volna kikiabálni a világba. A legközelebbi éjszakai üzem alkalmával már nem bajlódtunk azzal, hogy a gépet kézben, kocsin vigyük le az alsó terepre, hanem azt valamelyik gyakorlott oktatóval kilőttük a hegytetőről, hogy szálljon le az un. kezdő pásztán.

Persze nem mindig volt olyan csendes idő, hogy a völgybe kellett menni, hogy ott repülhessünk. Volt, amikor a jó északnyugati szél olyan erővel fújt, hogy nem tudtuk megállni és a tetőről lejtővitorlázásra indultunk. Kisebb szélben Vöcsökkel, nagyobb szélben Pilissel, de volt olyan is, hogy Cimborával. Órákat jártuk a szokásos utat a Sziklás- és az Újlaki-hegy között. Mesébe illő látvány volt számunkra a kivilágított város látványa és fűtött minket az öröm, hogy túl tudtunk járnia polgári és katonai hatóságok eszén. Senki sem gondolhatta, hogy a sötét éjszakában a **Hármashatárhegy** fölött halkán sikló vitorlázó-repülőgépben egy boldog ember kineveti a világot.

Persze gondok is akadtak. A hold sajnos nem maradt kiakasztva a legjobb helyen, hogy világítson nekünk. Ő járta a maga útját az égen és ennek rendjének megfelelően egyre jobban közeledett a horizont felé. És nem is világított mindig teljes képével számunkra. Addig nem volt semmi gond, amíg a hegycsúcs felett repültünk, mert a város nyújtotta világításban a fordulópontokat jól lehetett látni és ezek között biztosan lehetett közlekedni. A nehézség akkor jelentkezett, amikor a gép az Újlaki-hegy nivója alá került, illetve mikor a hold fogyni kezdett. A hegy déli oldalán elterülő város szépen világított, de az északra fekvő oldalon, ahol Peshidegkút volt, bizony teljes sötétség mutatkozott. Mintha szurokba merültünk volna, mikor a Vöröskövári leszállóhelyet kellett megközelítenünk. Ilyenkor nehéz volt behelyezkedni leszálláshoz és nehéz volt azt végrehajtani. Hogy könnyítsünk a helyzeten, a leszálló pálya végére ilyenkor kiállítottunk valakit, hogy egy kézi működtetésű Philips lámpa villogó működtetésével adjon irányjelzést a leszálló gép pilótájának. Ez bevált és segített a leszállásnál, de be kell vallanom nem volt a leszállás veszélytelen így sem. Csoportunkban nem csak gyakorlott, de kezdő repülők is voltak. Az elképzelhetetlen volt, hogy ők kimaradjanak ebből az öröm-repülésből. Amikor telihold és arra alkalmas idő volt, ők repültek a kezdő pásztán. Először előírás szerint csúszásokat csináltak, majd kisebb-nagyobb ugrásokat, végül hosszú siklásokkal igazolták, hogy a napnak ebben a szakaszában is meg lehet tanulni repülni. Az élen **Fejér Miklós** barátunk járt és már majdnem az "A"-domb magasságából végezte egyenes, 25 mp-es siklásait, amikor a hatóságok végre engedélyezték a repülést. Mondanom sem kell, hogy a környezetnek látás melletti képe teljesen más volt, mint éjszaka, s neki szinte előről kellett kezdenie mindent.

Ez a csodálatos időszak meglehetősen fárasztó volt mindannyiunk számára. És bizony tele volt veszélyekkel is. Mert gondoljuk végig, mi lett volna, ha valaki a résztvevők közül a sötétben neki megy a hegyoldalnak, vagy leszállásnál összetöri a gépet és magát. Még első segélyben is nehezen tudtuk volna részesíteni. De örömünkre semmi ilyen nem történt, Olyan eseményben vettünk részt, amit nem mindenki kaphatott meg élete során. Elégtételt éreztünk, hogy a megszállók intézkedését kijátszhattuk, fityiszt mutathattunk minden földi hatalmasságnak és hatalomnak. De el kellett telnie több mint ötven évnek, hogy erről nyíltan beszélhessünk.

Befejezésül nem lehet említés nélkül hagyni, kik voltak azok a budapesti cserkészrepülők közül, akik ezt a merész stílust véghezvitték. Álljon itt a nevük, emlékezzünk rájuk jó szívvel:

Málisch Ottó, Spiry Endre, Jereb Gábor, Mandl Ernő és László, Papp Lajos, Lázár Tamás, Tanító István, Horváth Imre, Pataki Ferenc, Molnár Joachim, Szűcs Antal, Kocsányi László, Vass Géza, Kecskeméthy Ferenc, Kovács József, Fejér Miklós, Büki István

és

Mező György.

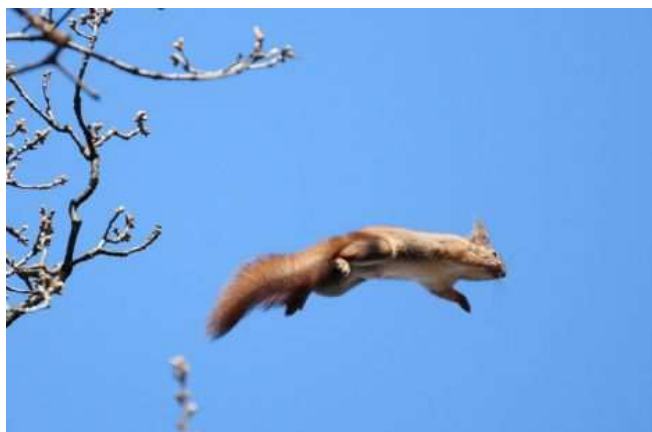
Read more: <http://www.harmashatarhegy.hupont.hu/13/es-megis-repultunk#ixzz2Smy8MY5J>



A Móka műrepülhető vitorlázórepülőgép.



A Móka felkészítése a repülésre.



Háromashatárhegyen még a mókus is repül.

Megindul a repülőélet a „Hegyen”

Részlet Dr. Cziráky György kézzel írott könyvéből Hármashatárhegyről. Az xx-el jelölt részek a kéziratban nem olvashatók. A könyv az MSE történetével foglalkozik 1921-től 1946-ig, ezért nincs pontos információnk arról, hogy ebben az időben még mely klubok működtek még Hármashatárhegyen.

Az új repülőgép építések ellenére, melyben Egyesületünk (MSrE) 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 ...xx.....”A”, ...xx.....”B” ésxx.....”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.

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**.
- 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:

Részvevők 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 (...xx.....) és harmadik (...xx.....). 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.¹

1938-as összesített eredmények:

Motoros repülés:

Felszállások száma7449

Repült idő.....1186 ó.

Távrepülés..... 26000 km

Kiképzett pilóta.....18

Vitorlázórepülés:

Felszállások száma.....2300

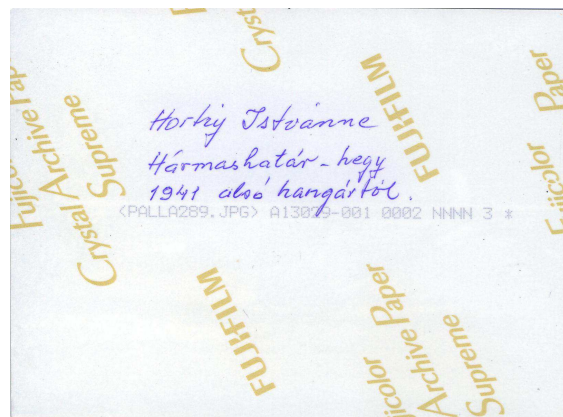
Repült idő.....120 ó

Távrepülés.....759 km

Vizsgák 17”A”,12”B”,10”C”és 2”D”

Tasnádi László 1941. június 25-én 315 km-es távrepüléssel új magyar rekordot állított fel. 1942. május 17-én 3770 m-es magasági repüléssel megszerezte az első magyar aranykoszorús teljesítményjelvényt.

Horthy Istvánné is sportrepülő volt. A kép a Tücsök típusú repülőgéppel történő gumiköteles startot örökítette meg.



Pála Lajos eredeti felvétele.....

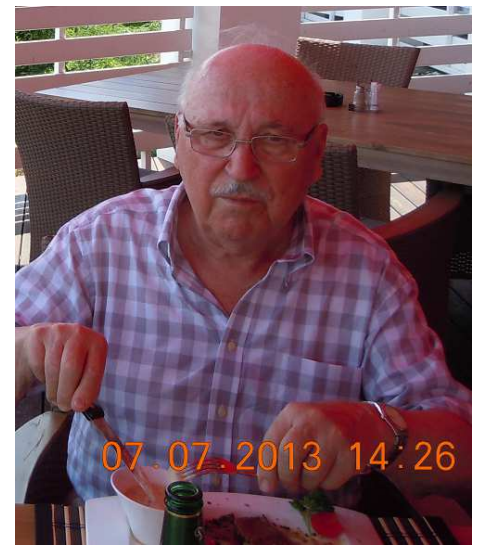
és a fénykép hátoldalán a felirat.

Pála Lajos 1943-ban „C” vizsgázott Hármashatárhegyen. Jelenleg Svédországban él, de már három alkalommal ellátogatott Hármashatárhegyre. Gyalogosan és Góbéből megnézte egykori „C” vizsgájának helyszínét.

Harmadik ittlétekor a veje is repült Góbéval. A képeket postán küldte Svédországból az Alapítvány címére.

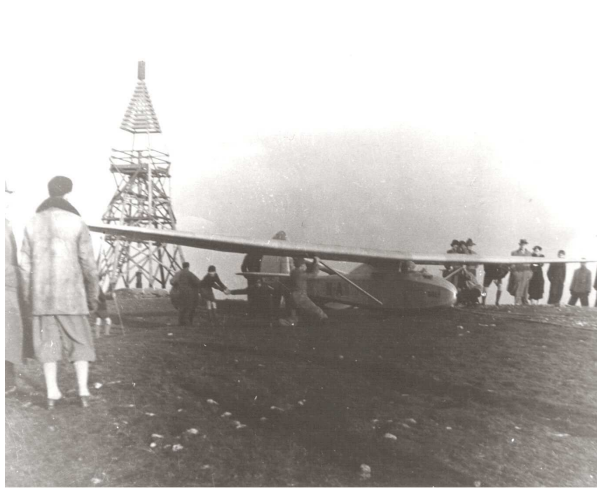


Pála Lajos felvétele a hangár előtti készülődésről, 2012-ben.



Pála Lajos

Háromszathatárhegyi fényképek szerzők és gyakran dátumok nélkül.



Gö-1 Wolf



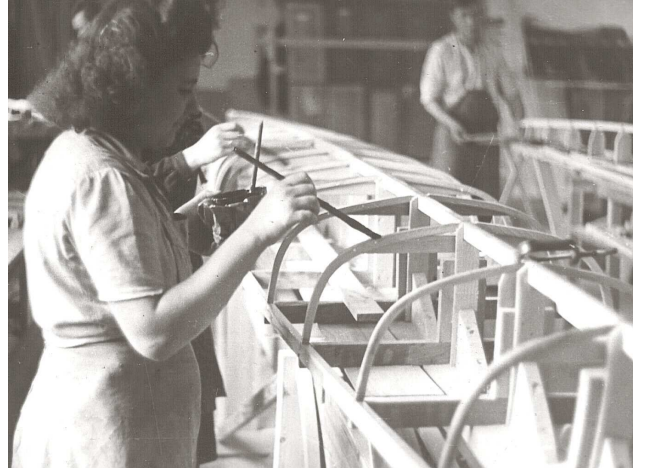
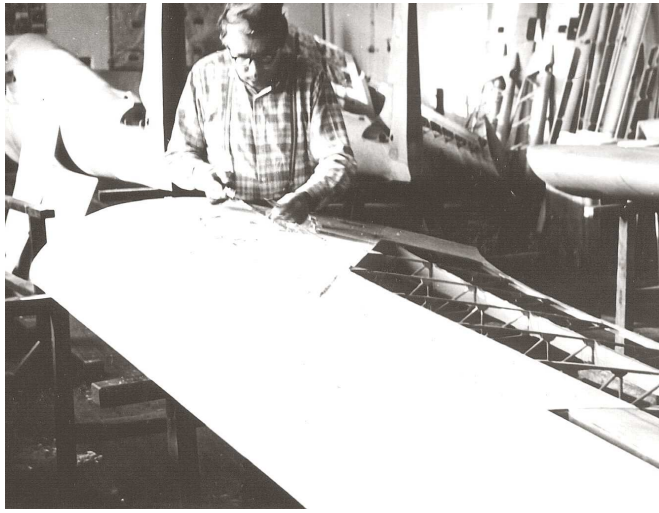
Steff Tibor oktat. Cserkész Zögling



HHH, 1952. Futár start ÉK-re.



HHH. Meise Olympia startol ÉNY-ra



A műhelyben szorgos munka folyik. Sérült gépek javítása és új gépek építése.



HHH. 1942. A két alsó hangár..



Csordáskút



1942



Traktor segítségével sok gép jut fel a tetőre egyszerre.



Irány az északkeleti lejtő.



"Bendegúz" a HHH-n



1953

A Tető

A vitorlázórepülők Mekkája. Jelenleg egy repüléstől távol álló Kft. harcol a birtoklásáért

Hármashatárhegy tetőről történő utolsó kiképzésszerű gumiköteles indítás 1955 augusztus 30-án történt, amikor **Zóka Ernő** sportrepülőt ötször indították a „B” vizsga feltételeinek megrepüléséhez a Vöcsök típusú repülőgéppel.

Zóka Ernő elbeszélése erről az eseményről az **”Ötven év a levegőben”** című könyvünk 73. oldalán olvasható.



A Pesthidegkúti alsó terepen Badacsonyi Béla oktatja a növendékeit. A kép az 1960-as években készülhetett. Akkor igen sok volt a kezdő.



Emlékmű Hármashatárhegy Tetőn melyet a sportrepülők helyeztek el fennállásának 50 éves évfordulója alkalmából. Az emlékmű felavatása után a régi módszerrel, azaz gumiköteles indítással kilőttünk egy Vöcsök típusú repülőgépet, melynek pilótája Kilián István volt és az alsó terepen szállt le. (Alsó kép.)



A gumikötél felcsavarása kilövés után.

Valójában ez volt az utolsó gumiköteles start a Tetőről. 1983-ban. Sajnos fénykép nincs róla.



Hármashatárhegy Pesthidegkút melletti munkaterületének látványa a levegőből.

Tájékoztató arról, hogy Dunakeszin miért hagytuk abba a repülést, ahol 1960 óta repültünk. 1968-ban a Magyar Honvédelmi Sportszövetségben (MHS) „megfordult a szélirány”. A neve Magyar Honvédelmi Szövetséggé (MHSz) változott. A klubok és repülőterek központi ellátása lényegesen csökkent. A központi támogatásban tovább részesülő klubokat és repülőtereket az „A” kategóriába, a többit „B” kategóriába sorolták. Az MSE (akkor ITRK) a „B” kategóriába került. A központi támogatás évi 5.000.-Ft, egy fő hangármester 1 db gépkocsi volt. (volt papíron, a valóságban semmi). Egy központi aggregátor egy Góbé és egy klub tulajdonú Mucha, egy Fóka-4 és egy Fóka-5 volt a gépparkunk.

A „B” kategóriában való továbbműködés egyik feltétele az volt, hogy a működéshez szükséges anyagi háttérrel egy támogató szervtől kapott írásban kellett bizonyítani. A Munkaügyi Minisztérium kérésünkre felajánlott évi 120.000.-Ft-ot, mely összeg elég lett volna a működési engedély kiadásához. Az MHS-nek azonban hosszú volt a keze és elérte azt, hogy a Munkaügyi Minisztérium visszavonta az ígért támogatást. Érkezett egy levél azzal az utasítással, össze kell hívni egy közgyűlést, melyen be kell jelenteni a klub megszűnését. Összehívtam a közgyűlést és bejelentettem a klub megszűnését.

Ezt nem kellett megszavaztatni, mert központi határozat volt. Nem hagytam azonban lélegzethez jutni a meglepett klubtagságot, mert szünet nélkül folytattam a klubtitkári mondókámat, bejelenttem, hogy ez a közgyűlés egyben egy új klubnak a megalakuló közgyűlése is.

A klubtagság örömmel vette tudomásul az újjáalakulást és egyhangú szavazással megszavazta azt. Opitz Nándor sportrepülő barátunk volt jelen a közgyűlésen, mint az MHSz megfigyelője. A klubtagság örömmel vette tudomásul az újjáalakulást és egyhangú szavazással megszavazta azt. Opitz Nándor sportrepülő barátunk volt jelen a közgyűlésen, mint az MHSz megfigyelője. Feladata az volt, hogy telefonon jelentse főnökének a klub megszűnését. Az utcán azonnal keresett egy telefonfülkét a jelentéstételhez, de nagyon zavarban volt, mert a klub megszűnése helyett az újjáalakulásáról kellett beszámolnia. Ahányan körülötte voltunk, igyekeztük beférkőzni a

telefonfülkébe a kinn maradtak pedig nyitva hagyott ajtón igyekeztünk megtudni főnöke reakcióját. A klub új neve „Úttörők és Ifjúságunk Repülő Klubja” (UTIM RK) lett. Ezt az elnevezést az Úttörő Szövetség vezetőségével egyeztettem. Repülőterünk nem lévén, egy évig az V. kerületi Semmelweis utcai klubhelyiségünk volt az egyetlen bázisunk. Az MHSz azt is el akarta venni, de bementem az Ingatlankezelő Vállalathoz (IKV) és a bérleti szerződést átirattam a klub nevére, így az MHSz-nek már semmi köze nem volt hozzá.

Thury Kornél klubunk kiváló „katonája” ebben az időben a Vízügyi Igazgatóságon dolgozott. Baján megtartott vízügyi gyakorlaton megismerkedett Bács-Kiskun Megye MHSz vezetőjével aki megismerve repülőter nélküli életünket, felajánlotta azt, hogy amennyiben vállaljuk a távolság legyőzését, repülhetünk

Kiskunfélegyháza repülőterén. „Ahol megfér egy klub, ott kettő is.” mondta. Vállaltuk a távolságot és 1970-71-es éveket Kkfélegyházán töltöttük eredményesen.



A Kiskunfélegyházára lejáró csapatunk.

**Egy-egy üzennapon többen voltunk,
mint a helybéliek.**

Sarkadi Dénes ezt mondta:

1951 szeptemberében, majdnem 15 éves koromban kezdtem repülni Győrben. Azért ott, mivel akkor voltam a győri Gépipari Technikum elsős hallgatója. Az első oktatóm és egyben klubtitkárom Bokor Árpád volt. 1952-ben „A” vizsgásként elküldtek Kecskédre az ott szervezett 2 hónapos táborba. Itt „C” vizsgáztam „Vöcsök” típusú nehézbombázóval 1952 júliusában. A tábor végeztével visszatérve anya-repteremre repülhettem meg a „magasabb” típusokat (Pilis, Szellő) és persze ülhettem be az aggregátorba csőrölni. Az első szakszolgálati engedélyemet 1954-ben szereztem. Hja, a régi szép idők....



Sarkadi Dénes

Akkor még a sima szakszóhoz 5 felszállásból 1 órát kellett repülni. 1953 ősztől katonai előképzési céllal motoros csoport alakult a győri klubban. Mint „vastag” pilóta itt a kezdőknek tartottam elméleti foglalkozásokat, továbbá elkezdtem a motoros kiképzést Nógrádi Miska oktató vezetésével, Fecskével. Ez a momentum persze felkeltette a káderes elvtársak figyelmét is. Ennek „köszönhetően” kiderült, hogy tulajdonképpen én „osztályidegen”, levegővételre is érdemtelen, másodosztályú ürge vagyok, aki örüljön, hogy lyuk van neki itt-ott. Természetesen széles ívben kivágtak a motoros csoportból. Az érettségi után 1955-ben felvettek a Műegyetemre, így kereshettem magamnak új hazát. Szerencsémre ezt hamar sikerült megtalálnom **Hármashatárhegyen**.

Itt koszorúztam, szereztem előbb utasviteli, később segédoktatói szakszót, kezddhettem újra, de be nem fejezhettem a motoros kiképzést.

Az 1970-es évek elején úgy hozta a sorsom, hogy a Komáromi Állami Gazdaság műszaki igazgatói és kerületi igazgatói teendőit láttam el. Irányításom alá tartozott - sok egyéb mellett- mintegy 120 db

tehergépkocsiból és 25-30 homlokrakodóból álló szállító géppark is. Volt abban az időben a cégnek egy villamos üze me is, ahol különböző vezérlő szekrényeket terveztek és gyártottak. Hogy, hogy-nem ebben az üzemen dolgozott Szücs Miki barátunk is.

1971-ben Szücsök örömhírt közölt, mely szerint egy mindenre elszánt társaság újra akarja indítani az 1968-ban bezárt repülőteret. Elmondta Miki, hogy őket UTIM RK-nak hívják, a régvolt mátyásföldi galeri utódai. Ezen túl persze azt is elmondta, hogy lelkesedé sen kívül másuk nem igen van, viszont a reptér talaja kriminális. Én ugyan a társaságot nem ismertem, de **Hármashatárhegyet** igen. Röptében megegyeztünk, hogy amikor kell, szombat-vasárnap két billencs IFA és két homlokrakodó Határhegyen fog dolgozni. Annyit kértem csak, hogy az embereimnek szállást és kaját biztosítson a klub, a többi az én dolgom. Így kezdődött. Persze az akkori „öregek” csőrét piszkálta a dolog, elsősorban az, hogy mibe fog ez a klubnak kerülni, meg hát ki az a marha, aki ismeretlenül hajlandó Határhegy újraélesztésébe beszállni? Hosszas noszogatás után aztán csak találtam egy péntek estét, amikor megjelenve a Semmelweis utcában összeismerkedtünk. A kedélyek is megnyugodtak, hiszen közöltem a társasággal, hogy a földmunkák ellenértéké ként sok és minőségi repülést kell biztosítaniuk a tagságnak.

Aztán persze a barátság nem szakadt meg, hiszen engem sem hagyott békén a repülés bacilusa. Szóval 1972-ben újra kezdtem, vén marha létemre vertek, mint a répát, hiszen amikor abba hagytam, az újabb típusok még nem léteztek. Ez a korszak addig tartott, amíg megérkeztek az új típusok (Pirát, Blanik, PIK-20, Jantar). Ezután már zömmel én vertem a többieket.

Azután persze jöttek a munkás hétköznapok. A 70-es évek elején égetően szükség volt többek között a földi kiszolgáló ketyerék gatyába tételére. Ezek közül is a két aggregátor akkor még Csepel motorja, meg az MHSz-től örökölt RS-09 csodatraktor motorja volt igen halovány. Ezek felújítását kapcsolati rendszeremen keresztül sikerült megoldani. Az 1970-es évek közepén a Komáromi Állami Gazdaságban cseréltük le a traktor és tehergépkocsi parkot. Ekkor, hogy-hogy nem **Hármashatárhegyen** kötött ki két Csepel teherautó, meg egy Zetor-Super traktor. Később, amikor már a Csepelek szétestek, egyszer csak ott termett egy MTZ traktor is, egy vadonatúj motorral az oldalán. Hogy ezt ki nyúlta le Komáromból, a mai napig rejtély.

Persze ezen túl még ezer és egy dolog volt. Ma is büszke vagyok arra, hogy a tagság befogadott, szerény szaktudásom, meg kapcsolati rendszerem alapján a klub sok újat alkotó műszaki gárdájának lehettem egyik tagja. Azt, hogy miket csináltunk a 70-es, 80-as évek folyamán, oldalakon keresztül lehetne sorolni. Ezek közül a lényegesebbek távirati stílusban: a Duna jobb partján a csápos kutak acél korlátainak legyártása és felszerelése, az ország összes Toldi aggregátorának átépítése ZIL motorosra, szállító kocsik gyártása, hangárbővítés, faház és vizesblokk felépítése, műhely rekonstrukció stb. stb. Talán még ide kívánczik a repülőtér tulajdonjogával kapcsolatos kőkemény harc, amiből az adott lehetőségek mellett győztesen kerültünk ki.

A klub eredményes munkájának köszönhetően 1975-től 83-ig minden évben versenyeztem valahol, túlnyomórészt Őcsényben. Versenyzőként általában a középmezőny elején végeztem, mivel messze nem vagyok kimondott versenyzői alkat.



Sarkadi Dénes a Boeing szimulátorral ismerkedik.

1984-ben külföldre mentem dolgozni, e-miatt kimaradtam a 80-as évek 500 km-es szériájából. A külszolgálat végeztével 1988-ban ismét elmentem versenyre Szegedre. Itt aztán az első 500-as számban terepre szálltam. 500 km-es távom azóta sincs, így pillanatnyilag aranykoszorús vagyok, két gyémánttal.

1981-ben végre befejezhettem a motoros kiképzést, vontató pilóta 82-óta, motoros oktató 86-óta vagyok.

Sarkadi Dénes

Sarkadi Dénes klubtitkári visszaemlékezése az „Ötven év a levegőben” című könyvünk 141. oldalán olvasható

Sajti János

Mit érzel a leggyengébb pontodnak a repülésben? /kérdzte Simon Zsuzsa egy ízben Jancsitol
/Repülés. 1975. július./

„Azt, hogy nem tudom abbahagyni.”

Egyszer azonban bekövetkezett az is, de a három gyémánt begyűjtése után. A 302 km-t 1961-ben, az 526 km-t 1976-ban, az 5345 méter magasságot pedig 1987-ben repülte.

Valamennyi nemzeti bajnokságon részt vett 1962 és 1968 között. A harmadik versenyén az ötödik helyezést érte el, az 1966-ban rendezett nemzetközi versenyen pedig harmadik-, a magyarok között a második lett. Kilencvennégy km/óra átlagsebességgel repült 1968-ban egy 300 kilométeres háromszöget, ami akkoriban nemzetközi szinten is kiemelkedő teljesítménynek számított. Az 1974. évi Országos Válogató Bajnokságon második helyezéssel Móczán Jánossal a vitorlázórepülők ranglistáján az elsők között jegyzett Witeket is sikerült a háttérbe szorítania.

Élményként tartja számon 1963-tól 1967-ig tartó válogatott keret tagságát, majd lengyelországi tartózkodásának öt esztendejét, amikor igyekezett ellesni a lengyel vitorlázórepülők módszereit és repült Jelenia Gora, a Balti tenger és a Mazuri Tavak felett.

Élete legemlékezetesebb percének mégis azt tartja, amikor - négy évi szünet után, nem kevés munka árán - újra keringeni kezdtek a vitorlázórepülőgépek **Hármashatárhegyen**.

- Ha reálsan vonsz egyenleget vitorlázó-szenvedélyed tartozik-követel rovata között, mi az eredmény: /tette fel újabb kérdését Simon Zsuzsa/

-Egál. Sokat adtam a repülésnek - sokat kaptam a repüléstől...."

Sajti János 1972-ben társadalmi munkában elvállalta a repülőter-parancsnoki feladatot, majd Matuz Pista folytatta tovább.



Sajti János

Az újjászületett **Hármashatárhegyről Sajti János** repülte az első ötszáz kilométeres távot 1976. május 16-án Jantár-1 típusú repülőgéppel. Útvonala: HHH Kadarkút – Szeged - Dunaharaszti. Repült távolság: 512 km.

Thury Kornél

"Elmegyek a repülőklubba" - jelentette be 1951-ben a húga, s a jó bátyj' elkísérte, hogy utánanézzon: "milyen hülyeségbe fogott megint ez a Ludmilla."

Nem sokkal később már együtt repültek **Hármashatárhegyen**, ahol a 17 éves fiút emígyen biztatta egyik oktatója: ..."állati fakezú tag vagy tatuli...".

Amint Mátyásföldön elkezdődött a repülés, mindketten átigazoltak az MTH Repülő Klubba és **Ujvári Gyurka** növendékei lettek.

Thury Kornél /a "fakezú"/mérnök, vitorlázórepülő, versenyző, sportszervező, Szellő típusú repülőgéppel teljesítette 1955. április 26-án az ezüstkoszorú távrepülési feltételét, mely véletlenül 218 km-re sikerült, mert fogalma sem volt róla, hogy túlhaladta-e az előírt 50 km-t. Mátyásföld - Szolnok lett volna az útvonal, de - Ujvári Gyurka elbeszélése szerint - Kornél olyan magasan volt Szolnok fölött, hogy a Tiszát egy kis pataknek nézte és továbbrepült, hosszúra sikerült koszorútávját elősegítette a viharos erejű hátszél is.



Thury Kornél

A klubja szervezeti életében is kivette részét, 1957-től 1961-ig klubtitkár volt.

Élete első - senior - versenyén a 6. helyezést érte el, 1961-ben a csehszlovákiai nemzetközi versenyen a Blanik gépek kategóriájában az első helyet vívta ki, 1962-ben Yasiban megnyerte a Román Nemzeti Bajnokságot és egyben megkapta a Magyar Népköztársaság Kiváló Sportolója címet is.

Elsőként repült országhatáron belül ötszáz kilométeres távot, 1964. május 30-án 5080 méteres magassági repülésével a harmadik gyémántot is "ráragasztotta" aranykoszorús jelvényére az országban negyedikként, az FAI számsorrendben pedig a 395. jelvény tulajdonosa lett.

A "Törpe Futárral" 1964-ben megnyerte a Nemzeti Bajnokságot, a következő évben pedig az Angliában megrendezett világbajnokságon a tizenharmadik lett.

A sikersorozat folytatódott, 1968-ban a Nemzeti Bajnokságon Opitz Nándor mögött a második, az 1969. évi oreli versenyen pedig harmadikként állt a dobogóra.

Részt vett 1970-ben a Texasban megrendezett Vitorlázórepülő Világbajnokságon, ahol a 13. helyen végzett. Ott barátságot kötött Neil Armstrong űrhajóssal, aki elsőnek lépett a Holdra, ráadásul kiváló vitorlázórepülő is.

Egy évvel később egy lengyelországi 17. és egy hazai verseny 6. helyezése tetézi eddigi eredményeit.

Texas-Marfa. A XII. Vitorlázórepülő Világbajnokság színhelye. Versenyzők: **Thury Kornél** és **Petróczy György**, a csapat vezetője **Szalai György** a Magyar Repülő Szövetség főtitkára. A delegáció tagjai: **Szalma János** edző és meteorológus, valamint **Liptai László** technikus.

A magyar csapat nem érezhetett elszigeteltséget a távolban. A repülőtéren **Áldott Sándor** és felesége fogadta őket. Áldott Sándort a magyar vitorlázórepülők jól ismerik az 1964-ben repült 738 km-es magyar nemzeti távolsági rekordjáról és repülő témájú fényképfelvételeiről. A harmadik magyar gyémántkoszorús pilóta. Nimbus-3 típusú gépével 1000 km távolságot repült. Közbenjárása és segítsége kellett a világbajnokságon való részvételhez. A repülőgépek itthonról történő kiszállítása, vagy az ottani kölcsönzése hivatalos úton akkor megfizethetetlen lett volna. Áldott Sándor a verseny előkészítésében és a gépeink kölcsönzésében olyan alapos szervezőmunkát végzett, amelyet csak magas fokú dicséret illethet.

Klubtagokból sem volt hiány a versenyen. Kisegítőnek jelentkezett néhány évvel korábban disszidált két klubtársa: **Roykó Károly** és **Ceglédi Károly**.

Térjünk vissza Thury Kornélhoz.

"Negyedszázadon át repült egyetlen repülő klubban. Egyéni repülőkarrierje összefonódott nemcsak az ITRK fellendülésével, de az egész magyar vitorlázórepülő versenysport megszületésével és felvirágzásával is. A válogatott keretben, - melynek sok évig tagja volt - , elsőként szegődött a párosrepülés hívévé. Amit pedig a keretben és a nagy versenyeken tanult, vagy kigondolt, azt azonnal továbbadta a klubban és a repülőtéren. Elsők között ismerte fel az idők szavát: *"Egy óra helybenrepülés annyi, mint egy elmulasztott százás háromszög."* Több esetben előfordult, hogy egy géppel, egy napon két távot, távengedély hiányában pedig - gyors pilótaváltással - több értékelhető magasságot is repültek.

Döntő szerepet vállalt a klub nehéz korszakában, 1968 őszén és 1969-ben is. Amikor nem volt a klubnak repülőtere és a klubhelyiséget is el kellett volna hagyni, Őt mindegyik repülő klub tárt karokkal várta volna. Csakhogy Ő egy közösséget akart megmenteni, együtt tartani. Azt mondják, **Túrikám** törhetetlen optimizmusa, jellemző szavajárása tartotta a klubtagokban a lelket: "HOLNAP IS LESZNEK HABOS FELHŐK", vagy "A FELHŐK FÖLÖTT MINDIG KÉK AZ ÉG".

Ő harmadszor is újraalakította a klubot, 1970-ben megalakult az Úttörők és Ifjúnunkások Repülő Klubja. Néhány év múlva, már Ifjúnunkás és Mezőgazdasági Repülők Klubja néven újra ott voltak az élvonalban.

A "pilótabalsors" Őt sem kerülte el. Az 1977-ben Ócsényben megrendezett vitorlázórepülő versenyen Jantár-1 típusú repülőgépével balesetet szenvedett. A gép megsemmisült, szerencsére Kornélnak semmi baja nem lett. "Sajnálattok volna? Hiányoznék?" hallottuk Tőle gyakran kissé humorosan ezek után.

A sors azonban kegyetlen és kiszámíthatatlan. Egy hónappal a géptörése után közbejött egy ostoba szikra és fellobbant a láng. Testének negyven százaléka megégett. A kórházban is dolgozott, leveleket diktált. A hivatali leveleit munkatársa, a klubbal kapcsolatos leveleit Sajti János írta alá.

Nem illett hozzá, hogy eltemetik. A ravatal fölött eldübörgő utasgép hangja inkább. Hallani véltük a hangját, ingerkedve, kis büszkeséggel: "Na mit szólsz?" Már mint a gyászbeszédhez, meg hogy ennyien eljöttek. És mennek utána, mint az életben. Csakhogy akkor az Ő vállán nyugodott mások gondja, most Ő

nyugszik a fiúk vállán - bár az a valami ott a koporsóban, már nem Ő, hiszen nyugszik. Ő sohasem nyugodott. Nyughatatlan lélek volt. Ötletszikrákat szóró, egyszerre száz felé induló.

Thury Kornélnak hívták, leggyakrabban azonban **Túrikám** volt. Nekem, nekünk, az egész magyar repülésnek. A startkönyvében 2000 óra repült idő mutatható ki, de hol van az, aki kimutatná elkésérítően rövid életének hányadrészét töltötte a repülésért vívott harccal.

Vecsés temetőjében nyugszik. Neve nincs a fejfán, csak ennyi: "Szüleink és testvéreink".

A klub tagsága egy tíz centiméteres aranykoszorús jelvénnel jelölte meg sírját.

/A jelvényt azóta ellopták./

(Simóné Avarosy Éva nekrológiájának felhasználásával.)



Klubunk és Hármashatárhegy életének további története Matuz István elbeszéléséből ismerhető meg.

Matuz István elbeszélése Hármashatárhegyről.

(kivonat)

Sajti Jancsi haza jött a külszolgálatból és az 1971-es tábor ideje alatt meglátogatott bennünket Kiskunfélegyházán. Örült, hogy megvagyunk és repülünk, de kijelentette: Kiskunfélegyháza nem lehet a végső megoldás, ezt hosszú távon nem lehet csinálni, keresni kell valami mást. Ő többet nem is jött le, elindult keresni.

Ebben az évben augusztus 30-án volt az utolsó üzemnapunk Kiskunfélegyházán, akkor még nem tudtuk, hogy összességében ez volt ott az utolsó.

Haza jöttünk és Sajti beszámolt, arról, hogy futott egy kört a **Hármashatárhegy** visszaszerzése ügyében, és az nem lehetetlen. Ezeket a történéseket Pista beszámolójából ismerhetjük meg a legalaposabban. Én ebben az időben még egy fémtömeccikk ipari vállalatnál dolgoztam technikusként, tehát a mindennapok ügyintézésében még nem voltam benne.

A Hármashatárhegy megszerzésének ügye olyan jól haladt előre, hogy Sajti véleménye az volt 1972-ben ne kezdjük el a repülést Kiskunfélegyházán, hisz ott a belvíz miatt úgylis csak május végén lehet kezdeni, erőinket és figyelmünket irányítsuk HHH. felé.

Mivel Kiskunfélegyházán nem volt vontatógép, nem tudunk vontató kiképzést csinálni. Az öcsényiek felajánlottak egy lehetőséget, ha oda visszük a két Góbénkat és egy pár növendéket, akkor az öcsényi repülőtérre kihelyezett RNA Smelák típus tanfolyam szüneteinek időszakában napközben vontathatunk.

Szenderák Istvánnal átrepültük a két Góbét Ócsénybe június 11-től és 17-ig ott táboroztunk.

Növendékek voltak: Andraszew Ákos, Papp József, Dékány László, Molnár Csaba stb.

A tábor után részt vettem Szegeden, a II. Alföldi Bajnokságon a HA-4245 lajstromjelű Fóka-4-el. A versenyen résztvevő valamennyi gép indult a következő héten kezdődő farkashegyi versenyen, ezért a szervezők utolsó versenyszámnak Szeged - Kiskőrös - Farkashegy céltávot írtak ki. Valamennyi gép felért Farkas-hegyre, így megspórolták a szállítás költségeit. Ez 1972. július 09-én történt.



Matuz István

Hármashatárhegy

Farkas-hegyi leszállásom után, általam még nem ismert két segítőkész, sokat beszélő fiatal fiú szaladt hozzám, felajánlották, hogy segítenek betolni a gépet, hisz mi klubtársak vagyunk, mondták.

Kérdeztem, hogy mióta áll fent ez az ismeretség, én valahogy nem emlékszem erre a kapcsolatra. Bemutatkoztak, ekkor ismerkedtem meg és kötöttem egy életre szóló barátságot Bálányi Péterrel, (Figaró) és Jermis Balázssal (Köcsög). Elmondták, hogy Ők már hetek óta a többiekkel együtt egyengetik Hármashatárhegy 6trepülőtér talaját, mert hamarosan újra indul a repülés.

Amíg én versenyeztem, a többiek már dolgoztak.

Időközben engem beválasztottak a klub tanácsba. Egy klubtanácsülés került összehívásra, amelyen megjelent a repülési osztály képviselőjében, Kisely Ernő és Pál Zoltán - régi repülő barátaink, - és a

klubvezetés előtt hivatalosan is közölték, hogy megkezdhetjük az előkészületeket **Hármashatárhegyen.**

Hosszasan vázolták, mi mindent kell rendbe tenni, a talaj, hangár, berendezések, kiképzési okmányok területén. Közölték, ha szemle készek leszünk, jelezzük és végrehajtják a szemlét, utána megadják a repülési engedélyt.

Sajti megköszönte a bejelentést és a korrekt hozzáállásukat, közölte, ha lehet, akkor a következő hétre tervezzék a szemle végrehajtását, ugyanis a felsorolt szemle szempontokkal elkészültünk. Arra a kérdésre, hogy engedély nélkül hogyan mertünk a repülőtéren dolgozni a Sajti csak annyit válaszolt, mi repülni akarunk, a munka kész van, ha ezért valaki vétkes, akkor itt a nadrágom rúgjatok bele. A történések pontos folyamatát ebben az esetben is Dúzs Pista beszámolójából tudjuk megismerni.

Saját történetemből csak annyit, hogy 1972. 08. 19-én megtartott ünnepség után az első felszállást Dúzs és Sajti hajtotta végre, és az a boldog ember lehettem, aki a második felszállást repültem Sajtival a HA-5372 lajstromjelű Góbéval. Beindult az élet, ebben az évben december 10-ig repültünk. A tél a felkészülés, a teljes talpra állás jegyében telt el.

A következő évben az első üzemnapot április 8-án tartottuk, mint segédoktató nagyon sokat repültem, oktattam, én repültem az első távot HHH-ről 1973. 05. 13-án Szárújtelep - Pákozd - HHH útvonalon a HA-4250-es Fóka-5-el.



Szászi Béla alezredes megnyitja Hármashatárhegyet 1972. augusztus 19-én.



Dobosi János lelkesítő örömszózata...és a hallgatóság.

- **Hármashatárhegyet 1935-ben meglátogatta Georgii, a híres német meteorológia-professzor és kijelentette, hogy;**
"HÁRMASHATÁRHEGY CSAK MÉRTEIT TEKINTVE MARAD EL A WASSERKUPPE MÖGÖTT."



A megnyitőünnepség. Először csak a téglahangárt kaptuk meg. Ott volt az iroda, telefon és minden ami a repüléshez kellett.



Az első sorakozó



Fűnyírók Hármashatárhegyen

Június 9-én tettem oktatói vizsgát, majd 16-tól részt vettem Miskolcon az AVAS Kupa versenyen, ahol Bagi Pistával csapatban a második helyezést értük el.

A verseny után, egyre többet oktattam, december 2-án volt az utolsó üzemnap, és ebben az évben 566 felszállást könyvelhettem el magamnak.

A repülőtéren középfokú és fiatal teljesítményrepülőkből összekovacsolódtott egy igen kemény mag, akikre mindig lehetett számítani, szinte a repülőtéren éltek: Komlós Vilmos, Kékesi Sándor, Szabó István, Gracza László, Papp József, Tiringer László, Matuz András, Andrasew Ákos és Kulcsár László elnézést azoktól, akiket véletlenül kihagytam.

Az oktatói gárda is bővült, újra aktivizálták magukat régebbi tagjaink, akik nem tudtak velünk jönni Kiskunfélegyházára, illetve hozzánk jöttek az RNA aktív, eddig más klubokban repülő dolgozói : Szűcs Miklós, Dr. Szalóky Tibor, Magyar Bálint, Spang Ferenc, Gacsádi Albert, Erdős Mihály, Pásztor Ottó.

A megbízott repülőter parancsnok Sajti János, a hangár mester és szerelő egy személyben az RNA-tól vezényelt Barta József (Tatár) volt.

Sajti jól látta, hogy a repülőter, az itt folyó tevékenység, nem maradhat gazda és irányító nélkül, ezt társadalmi munkában nem lehet tovább végezni.

Felettes szervünk ebben az időben az MHSZ Pest Megyei vezetősége volt, itt Dúzs Pista kicsoszogott egy fő részére függetlenített státuszt. Ez valamilyen okból nem lehetett parancsnoki, csak ügyvezető klubtitkári beosztás. Nem baj mondták, majd megbízzák a parancsnoki teendők ellátásával.

Kacérkodtam a gondolattal, majd félve említettem Dúzs Pistának én elvállalnám. Fel vett a jelöltek listájára, kezdtem reménykedni, hogy végre talán függetlenített lehetek.

Szorongva ültem egy őszi napon a klubban megtartott oktatói értekezleten, aminek napirendi pontja a parancsnok kiválasztása volt. Hárman voltunk jelöltek, a jelenlévő oktatói tanács tagjai, titkos szavazással döntöttek. Én öt igen szavazatot kaptam, a többiek egyet-egyet.

Sajti röviden csak azt kérte, legyek jó gazdája a repülőternek, fogjam össze az ottani tevékenységet, induljon meg a repülés szekere. Csináljam legalább egy párévig, és ha lehetőségem lesz a tovább lépésre, a klub akkor abban támogatni fog. Ezt a támogatást később meg is kaptam.

A klubunk budapesti székhelye és budapesti repülőtere ellenére vidéki maradt, ugyanis az MHSZ Pest Megyei Vezetősége vállalta fel a felügyeletet. A megyei titkár Szászi Béla alezredes „repülő ember” volt, régebben katonai pilóta, majd a Szövetségnél az ötvenes években egy ideig, az „Ölyv” köteléknek tagja volt, Ő lett a munkahelyi főnököm.

Szászi alezredes örült, hogy a klub a megyéhez került, nagyon barátságosan fogadott, kérte igyekezzek, minél előbb berendezkedni és munkámat, teljes emberként végezni, alkalmanként majd számoljak be tevékenységünkről. A befogadáson kívül sajnos több segítséget nem tudott adni, sőt a béretem is a lehető legalacsonyabb összegben határozták meg. Ez engem akkor nem nagyon érdekelt, elértem végre titkos vágyam, függetlenített lettem, a hobbim lett a munkám.

A megyei vezetés előtt minden évben egyszer, évvégén 10 percben kellett beszámolni. A problémákról nem nagyon beszéltem, mert azt úgy is nekünk kellett megoldani, az elért eredményeinknek meg nagyon örültek, azzal dicsekedhettek a többi megye előtt.

Volt ott egy gazdasági vezető, aki igen csak megkeserítette kettőnk életét, Dúzs Pistáét és az enyémet.

Berakatott egy íróasztalt az egyik irodába, úgy gondolta, hogy majd ott tartózkodom, és ha a repülők repülni akarnak, akkor reggel bejönnek a kulcsokért, este visszahozzák. No ezt az embert ettől kezdve elkerültem, mert rájöttem, hogy ez a badar ötlet csak akkor jut az eszébe, ha meglát.

Nem sokat mutatkoztam a székházban, a fizetésemet is postán küldtettem haza. Az is igaz, hogy a fizetésemeléseknél és jutalmazásoknál is megfélekedeztettem rólam. Dúzs Pista keményebb csatát vívott velem, de ezt majd Ő meséli el.

Munkahelyi felvételem egy kissé hosszúra nyúlt az akkor divatos ellenőrzés, káderezés miatt, de végre csak felvettek.

Nálamnál boldogabb ember nem volt Budapesten 1974. április 12-én reggel, amikor gyönyörű napsütésben egyedül sétáltam ki a repülőtérré, első munkanapomra.

Pistával megegyeztünk, Ő foglalkozik a „jövővel”, én csinálom a jelent.

Ezzel a nappal számomra igen kemény hat év kezdődött meg. Gödöllőről jártam fel Határhegyre, ez oda-vissza napi 4 óra utazást jelentett. Télen-nyáron mentem, minden nap, hétvégeken és a táborok időszakában aludtam csak kint. Hétköznap, ha repülni lehetett és legalább 4-en kijöttek, ki álltunk, feltettem a fiúkat, lányokat a lejtőre és repültek. Az utolsó gépnél én fogtam a szárnyvéget, a kis Robi pedig csőrölt.

A Robi első - második osztályos tanuló volt, a repülőtér mellett laktak, állandóan a repülőtéren tartózkodott, Szabó és Kékesi meg tanította csőrölni. Ez úgy derült ki, hogy egy alkalommal Sajti



felült a traktorra, mondván megnézi az aggregátor állapotát. Ahogy közeledett az aggregátor felé, kimeredt szemmel nézte, hogy az aggregátor teljes gázon pörög, húz egy Góbét és az aggregátorban nem ül senki. Odaérve látta, hogy a csőrőkezelő alszik a fűben, a Robi alig látszik ki az ülésből és csőröl. Ennek letiltás lett a vége.

Most már bevallom, hogy a kis létszámú, hétköznapi repüléseknél azért az utolsó gép felcsörlésénél én is igénybe vettem Robi segítségét.

←-----Sarkadi Dénes

Kialakult egy igen lelkes mag, akik jöttek akkor is, ha nem volt repülés, akkor dolgoztunk. Az első két évben rengeteg gyepetglát termeltünk ki és telepítettünk a gödrökbe. Saját erőből, folyamatosan hoztuk rendbe a repülőtéri helyiségeket. A sok munka mellett, sokat oktattam. Évi felszállás számon ebben az időben 600 körül mozgott. A legtöbb 1977-ben volt 682 felszállás.

Nyáron hathetes táborokat rendeztünk, igen magas létszámmal. Ezekben az években három kezdő csoportot indítottunk, kettőt Góbéval, egyet Blanikkal. A Blanikot 1975-ben vettük, az akkor érvényben lévő szabályzat szerint nem engedélyezték vele a csörlést. Addig ostromoltam a repülési osztály előadóit, amíg végre engedélyezték, hogy kísérleti jelleggel, egy kezdő csoporttal megkezdhettem az alapkiképzést. Ettől kezdve három évig minden évben, volt egy hét fős csoportom. Ezek a fiúk hétköznap is kijártak, olyan gyorsan haladtak a kiképzésben, hogy május közepén, ötóráztak, illetve július elejére valamennyien ezüstkoszorúsok lettek.

Általában a repülésben nem jellemző a nők nagy számú jelenléte, mi ezzel is dicsekedhettünk, ezekben az években egy igen erős női csapat kovácsolódott össze, Ők megrepülték az ezüst koszorút, közülük többen versenyekre is eljutottak. Jungh Erzsébet, Lévai Gizella, Kövér Ágnes, Nagy Éva, Rumankó Katalin, Szabó Zsuzsanna.

Volt két darab csörlőaggregátorunk. **Sarkadi Dini** 1974 őszére megszervezte a motorjaik nagy javítását, egyet Szolnokon, egyet Pesten a Ganzban. A motorok dieselüzeműből, benzinüzeműre átalakított motorok voltak, sajnos alkatrészeket már nem lehetett hozzájuk beszerezni. Csúszott a javítás, veszélybe került az 1975 évi kora tavaszra tervezett szemle, és kezdés. András öcsémben felvetődött a gondolat, mi lenne, ha ZIL motort építenénk be? Körbe jártam az engedélyeztetés útját, elkezdtek a beépítést. András hozott egy motort a cégétől, az átalakításhoz szükséges forgácsoló munkát is ott csináltatta meg.

Tulajdon képen csak a motor változott, a hátsó áttétel maradt a régi. A próbacörléseknél kiderült, hogy csak teljes gáz üzemmódban működnek, a csörlési sebességet a pilóta szabályozta, a kapaszkodás mértékével. Arra jó volt, hogy elkezdhettük a repülést.

Matuz András következő ötlete, hogy a ZIL teherautó differenciál művének első részét alakítsuk át, és építsük be. Hozott egyet, szétszedtük, Sarkadi Dénes végezte el az ellenőrző számításokat, megállapította, hogy a nyomaték sokkal kedvezőbb, mint a régi áttétel esetében. Az átalakítást elvégeztük és ezzel az aggregátorral dolgoztunk 1976-os kiképzési évben, végrehajtottunk 3925 csörlést.

Az MHSz Repülési Osztályának már régi problémája volt a kiöregedett TOLDI aggregátorok cseréje, könnyen rá álltak javaslatunkra, miszerint némi térítés fejében vállaljuk az ország összes aggregátorának átépítését. Az egység létre jött, 22 db. aggregátor átépítésre kötöttünk megállapodást. A Szövetség adta a motorokat, klubunk végezte az össze többi munkát, ellentételezésképpen kaptunk 1 db. Góbét, és visszakaptuk a Foka-4 és Foka-5 típusú gépeinket, amiket korábban, a klubtagok által összetört gépekért cserében át kellett adni. Kiss Laci bácsi a műszaki előadó még megtetézte egy-egy dob új csörlő kötéllel is, mondván az átépített berendezésekkel próba csörlést is kell végezni.

Összeállt egy kis csapat, elindult a munka papíron és a műhelyben egyszerre.

Sarkadi Dénes a KPM. „Polgári repülés újítási feladatterve” című kiadvány alapján elkészítette és beadta az újítási javaslatot 1976. november 23-án. Az MHSz Országos Központtal 1976. december 28-án megkötöttük az „Újítás hasznosítási szerződést”. Ehhez a beadványhoz Fülöp Laci elkészítette a műszaki rajzokat, számításokat, mi közben már bontottuk is az oda hozott aggregátorokat.

Az újítók neve: **Fülöp László, Matuz István, Matuz András, Rozoger Lajos, Sarkadi Dénes.**

Az átalakításokat három télen terveztük végrehajtani, sikerült teljesíteni.

A tetemes forgácsoló munkát és az anyagot Bruzsa Mihály klubtagunk biztosította, Ő akkor a Csepel Művek Forgácsoló Gyárának volt a vezetője. Galló Béla (Kukac) is Csepelen dolgozott és ettől kezdve mázsás súlyokat cipelve közlekedett ki a repülőtérré.

A fent felsoroltakon kívül a klub minden tagja részt vett a munkákban, nagy számban jöttek hétköznapi is, munka sok volt, tudtak dolgozni, én állandóan ott voltam, így a munkafolyamatok irányítása, felügyelete biztosított volt. Ezen a három télen nem vettem le a munkaruhát és nem tettem le a hegesztő szemüveget. A fűtetlen hangárban, a mínusz 25 fokok hidegtől nem zavartatva magunkat, dolgoztunk, közben forraltuk és ittuk az agyon cukrozott gödöllői savanyát.

Mivel a munkákból mindenki kivette a részét nagyon szoros kapcsolat alakult ki az emberek között, jó irányban, érdekesen alakult az oktató növendék kapcsolat. A növendékek sokra értékelték ezt a közös munkát.

Velem történt meg, hogy egy kezdő fiú - aki egész télen ott dolgozott mellettem, - az elméleti vizsgán igen csak meglepődött, hogy én ott vizsgáztatok. Akkor szokás volt vizsgán megkérdezni a vezetők neveit. Kérdeztem tőle, hogyan hívják az MHSZ főtitkárát, nem tudom volt a válasz, hát a klubtitkárt, nem tudom, hát a repülőter parancsnokot, nem tudom, egyáltalán voltál a repülőtéren? Kérdésemtől meglepődve csak dadogott, hát nem tetszik rám emlékezni, sokszor ott dolgoztam maga mellett. Bemutatkoztam neki, ez volt számára meglepetés teteje.

Az aggregátor átépítéssel párhuzamosan, beindultak más munkák is, amiről részletesen Dúzs Pista, a szállítókocsi születéséről, Fekecs Gábor visszaemlékezésében olvashatunk.

A sok munka mellett azért minden évben eljutottam egy-egy versenyre, eredmények a mellékletekben láthatók.

Versenyeken a legjobb eredményem 1976-ban volt a VII. Dunántúli Vitorlázórepülő versenyt - a Blanik hátsó ülésében - Dózsa Sándorral megnyertük.

Háromhatárhegyről 1977. 05. 29-én Eperjesi István társaságában szintén Blanikkal kétkormányos országos rekordot repültem egy 312 km-es hurok útvonalon.

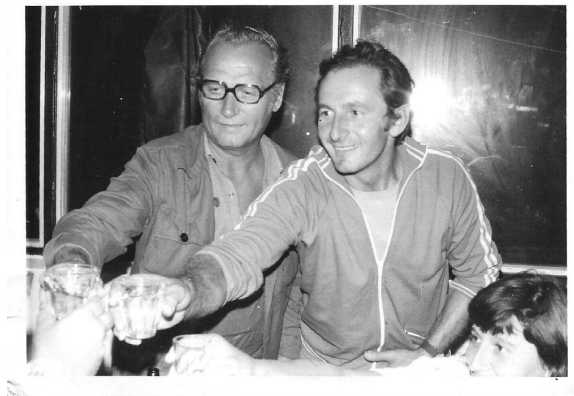
Eperjesi István ekkor „C” vizsgás növendék volt, azok közé a növendékek, fiatal teljesítményrepülők közé tartozott, akik szinte állandóan a repülőtéren voltak és mindenben számíthattam rájuk. Már korábban említett Komlós-Kékesi erős mag után ők következtek: Bálányi Péter „Figaró”, Dózsa Sándor, Dózsa János, Eperjesi István, Mosonyi János, „Kabos”, Orbán István (Osztriga”), Gyelmis Balázs aki orvosi miatt nem lehetett egyedül repülő sajnos .

A nagyon szép kiképzési eredményeink ellenére, továbbra is „B” klub voltunk, motoros gépre, motoros kiképzésre nemigen számíthattunk. Hosszas kérelmezés után végre sikerült elintézni, hogy MHSZ alkalmazott létemre elkezdhetem Budaörsön a motoros kiképzést. A kiképzés is hosszú időbe telt, mert a kiképzés alatt ott tartottak be, ahol csak tudtak. Két és fél év után végre szakszövizsgát tettem. Farkas-hegyen Badacsonyi Béla bácsi volt akkor a parancsnok, rögtön megcsinálta nekem a PZL típust, majd vontatói átképzést, így már használható ember lettem volna, ha van motoros gépünk. Háromhatárhegyen ebben az időszakban nem volt gond a vontatásos feladatok végrehajtásával, ugyanis hétvégeken a MÉM Repülőgépes Szolgálat (MÉM RSz) valamelyik gépével Magyar Bálint és Erdős Misi jártak át vontatni.

Szakszó vizsgám után Mandl Ernő bácsi a MÉM RSz főpilótája megengedte, hogy az egykormányos HA-PXV lajstromjelű, Gawronnal repülhessek, vontathassak.

Az első időszakban igyekeztünk bepótolni az elmaradt vontató, és műszer kiképzéseket, volt olyan nap, amikor 55 felszállást csináltam Gawronnal, este a fáradtságtól nem kívántam még a vacsorát sem.

Repülőtéren történt ismeretség után 1975 augusztusában megházasodtam. Az elkövetkező 22 évre ez a házasság nyújtotta nekem azt a biztos és nyugodt családi hátteret, ami mellet repülő pályafutásom teljessé vált. Feleségem Szabó Zsuzsanna, itt kezdett repülni, koszorúzott, dolgozott a repülésért, a klubért. A családban szent volt a repülés, minden üzemnapon, a repülőtéren, pénteken a klubban voltunk. Kis leányunk 1976-ban a táborban szinte a repülőtéren született, élete első négy évét velünk táborozta végig, mindenki kedvence volt, és ezeknek az éveknek köszönhetjük, hogy egy nyitott, szókimondó, kapcsolatot könnyen teremtő felnőtt vált belőle.



A repülő társadalom nagyra értékelte azt, hogy a klub újra élesztette **Háromhatárhegyet**, elismerték az ott végzett munkát, ez megnyilvánult a felénk irányuló

Rozogér Lajos hangármester és Matuz András

érdeklődésükben, segíteni akarásukban. A függetlenített hajózó állomány hamar elfogadott kollegának, bátran fordulhattam segítségért bármelyik repülőtérhez, parancsnokhoz, segítettek, csak egyedül gazdáimmal, az MHSZ vezetőivel boldogultam nehezen. Lassan azért ott is megtört a jég és kezdtek oda figyelni, hogy ez a „B” típusú klub jobb eredményeket produkál, mint sok más támogatott, „úgynevezett” nagy klub, tehát valamit azért mégis jól csinálnak.

Az elért eredmények közös munka eredményei voltak, de azért ezek az eredmények egy kicsit jobban rám irányították a figyelmet, talán ennek tulajdonítható, hogy 1979 novemberében az MHSZ OK. Repülőfőnökségről Börczi Gyula alezredes repülési alosztályvezető behívatott és elmondta, hogy a megüresedő motoros főelőadói hely betöltésénél rám gondoltak. Szerencse, hogy ültem, mert megszedültem. Távlati tervem volt a továbblépés, de hogy ilyen gyorsan, arra nem is mertem volna gondolni. Természetesen igent mondtam, az áthelyezést áprilisra tervezte az osztály.

A hírt azonnal közöltem Dúzs Pistával és Sajtival Jancsival, akik furcsa helyzetbe kerültek ugyanis annak, hogy elmegyek nem örültek, de annak, hogy a repülésben sikerül előre lépnem nagyon örültek.

Az ígéretet, amit 1973-ban a felvételemnél tettek, miszerint támogatni fogják repülésben az előre lépésemet, betartották. Elkezdődött az utód keresés.

Én a munkámat talán még nagyobb elánnal végeztem tovább, folytak a téli munkák, készültünk a tavaszi szemlére, amit minden évben február végére kértünk. A sikeres szemle után ezekben az években a klubunk volt az első, aki az országban elkezdte a repülést.

Eddig az időszakig még az MHSZ Pest megyei Vezetőség volt a felettes szervünk, ebben az időszokban átkerültünk a Budapesti MHSZ szervezethez, - ennek történetét Pista ismeri - a Budapesti Vezetőség lett, a felettes szervünk.

Tavasszal megkezdődött az átvételi procedúra. Az MHSZ Budapesti Vezetőség Repülési alosztályvezetője behívatott, hosszasan ecsetelte a dolgokat.

Elmondta, nem nagyon örül, hogy oda kerülünk, neki ezzel csak a gondjai szaporodnak, a klubnak is nekem is igen gyorsan lépést kell váltanunk, hogy elérjük a budapesti „A” klubok szintjét. Nekem különösen kell igyekeznem, hogy majd betudjon sorolni a budapesti függetlenítettek közé, főleg ami a bérezésemet illeti. Ettől a pillanattól tudtam igazán örülni, hogy az áthelyezés mellett döntöttem.

Még nem tartoztunk hozzá, de már kijárt ellenőrizni, még éjszakai is.

Egy éjszakai ellenőrzés után behívatott, elmondta, hogy éjjel egykor kint volt Határhegyen és nem volt éjjeli őr, nincs megoldva az őrzés védelem. Bizonygattam, bíz ott volt, csak biztos aludt, miért nem dudáltál neki, vagy dörömböltél neki. Azt mondta, hogy akart, de amikor kiszállt a kocsiból egy mérges kutya átharapta a vádliját, visszaugrott a kocsiba és meg sem állt a János kórházig. Meg mutatta a bekötözött lábát. Tiszteletből nem szóltam semmit.

Szóban forgó elvtárssal ma is sokszor találkozom, nem tudok rá haragudni, Ő annak a kornak szülötte, gondolkodás módját, világnézetét a szemináriumokon hallottak formálták, alakították, Ő a párt határozatait tűzön - vízen keresztül képes volt végrehajtani.

Akkoriban a repülőtéren már nem lakott ott a gondnoki család, az őrzés védelmet úgy oldottuk meg, hogy az éppen munka nélkül, lakásproblémákkal küzdő klubtagjaink részére engedélyeztük a hangár melletti kuckóban való kint lakást. Ilyen éjjeli őr szerepet vállalt Décsi Zoltán, Dózsa Sándor, Orbán István stb.

Elérkezett a tavaszi szemle, a szemle bizottság kiválóra minősítette felkészülésünket. Az értékelés során reményüket fejezték ki, hogy a klubnak sikerül megtalálni utódomat, mert hogy engem az osztályra helyeznek át. Ezt halva a szóban forgó elvtárs, hosszú percekig nem tudott megszólalni, nagy sokára felém fordulva megkérdezte, ezt akkor úgy értsem, hogy holnaptól te vagy a szakmai felettesem? Nekem sikerült elkerülni a Budapesti Vezetőséget, Dúzs Pistára viszont hosszú kemény harc várt.



Baranyai István

Utódomul a klub, jó barátomat, **Baranyai Istvánt (Bucibácsit)** választotta, aki ugyan olyan lelkesen vitte tovább a repülőtér, a repülés dolgait. Élt - halt a repülésért, neki is minden álma az volt, hogy egyszer függetlenített legyen. Ő már sajnos emlékeit nem tudja elmesélni, egy éjszaka a repülőtéren érte utol a kegyetlen halál.

1980-ban tavaszi kezdést még együtt csináltuk Bucival. Elérkezett április 12-ke az utolsó munkanapom Határhegyen. Érdekes, hogy 1974-ben az első is erre az időpontra esett. Átadtam az utolsó okmányokat, kezet fogtunk, mindketten párás szemmel néztünk egymásra, egyszerre voltunk szomorúak és nagyon boldogok. Buci minden áron le akart vinni kocsival az 56-os buszvégállomásig, nemet mondtam és elindultam lefelé az erdőn keresztül. Kavaroztak a gondolatok a fejemben, egy csodálatosan szép és küzdelmes hat évet hagytam ott, bele vágtam egy akkor még számomra ismeretlenbe.

Az MHSZ Repülőfőnökség repülési alosztályára velem egy napon került be Nemes Sándor „Öcsibácsi” is. Ő vitorlázó főelőadó, én motoros főelőadó lettem, az osztályon dolgozott már

régebben klubunkból Dobosi János mint sport előadó, az ejtőernyősöknél pedig Fülöp Tibor ejtőernyős előadó. Valamennyien klubunk tagjai voltunk.

Feladatom a motoros repülő szaktevékenység, irányítása, ellenőrzése, tisztiiskolás jelöltek előképzésének megszervezése, végrehajtása, rendezvények szervezése, levezetése, berepülések végrehajtás. A gyakorlati repülés mellett rengeteg papírmunkát, úgy nevezett kidolgozó munkát is kellett végezni. Feladataim közé tartozott a szabályzatok, kiképzési utasítások karbantartása, nyilvántartások vezetése, kiképzési tervek, látványos bemutatók tervezése, és egy halom jelentés elkészítése az Országos Központ felé. Ezekre a munkákra minden szakterületen csak egy ember volt az alosztályon.

A hétféteken még kijártam Határhegyre repülni, elvállaltam az edzői szerepet, a következő két évben még versenyre is eljutottam.

A klub 1980-ban vette meg a Jantar 2B típusú repülőgépeket, és nekem adatott meg az a megtiszteltetés, hogy az országban elsőnek én versenyeztem a farkas-hegyi versenyen ezzel a típussal. Szinte ahogy megérkezett a gyárból egyből a startra toltuk és a versenyen az első felszállásom volt a típusrepülésem. A típuson való gyakorlatlanságom sajnos meglátszott az elért eredményen.

A következő évben, szintén Jantar 2B-vel elindultam a Gemenc kupa versenyen, az utolsó versenyszámban itt repültem meg párban Dúzs Pistával az 500 km-t, akkor még nem tudtam, ez volt utolsó távrepülésem.

Munkám egyre jobban lefoglalt a hétféteken, egyre kevesebbet tudtam kijárni Határhegyre, 1983-ban a klub edzői megbízást átadtam Moravec Csabának.

A munkát nem panaszként említem, mert azt szívesen és nagy lelkesedéssel végeztem pl.: nyaranta oktattam hat hetes tisztiiskolás, két hetes oktató táborokban, tavaszi - őszi továbbképző táborokban, versenyeken vontató pilóta voltam, a dunakeszi augusztus 20-i felkészüléseket végig repültem, hol motoros, hol vitorlázó gépekkel. Részt vettem a motoros és vitorlázó gépek külföldön történő átvételében, berepülésében. Ez a rendszerváltásig, tíz évig tartott.

Belépett életembe egy gyönyörű sport, a vitorlázó műrepülés. A Szövetséghez 1981-ben Ausztriából érkezett egy meghívás az osztrák vitorlázó műrepülő bajnokságra. Ezt a sportot idehaza addig nem művelték. Addig könyörögtem Pentz János alezredesnek (repülőfőnök), amíg a végén beleegyezett, hogy benevezhettem. Dobosi Jánossal utaztam ki, a félműrepülő kategóriában IS 28B-típussal megnyertem a versenyt. A versenyen barátságot kötöttem egy bajor repülővel, aki felajánlotta, hogy a következő évben Németországban a teljes műrepülő kategóriában versenyezzek az Ő gépével. Idehaza nem volt egyszerű elintézni az akkor még NSZK-ba való kiutazást, mert a kíváncsi illetékesek igen csak körbejárták ezt a kapcsolatot.

A lényeg, hogy sikerült, kint második lettem. Ettől kezdve minden nyáron háromhetes műrepülő tábor rendeztünk, a németek, osztrákok farkas-hegyre hozták gépeiket, a versenyzésbe bekapcsolódott Katona Sándor, Spang Ferenc, Dózsa Sándor (talán nem véletlen, hogy valamennyien klubunk tagjai?).

Beindult az országba ez a sport, most már van saját gépünk is. Katona Sándor és én azóta versenyzünk, hat Európa bajnoksággal a hátunk mögött 2003-ba készülünk a tizedik világbajnokságunkra, amely Magyarországon, Péren kerül megrendezésre. A nemzetközi versenyzést valószínű Péren fogjuk befejezni, repülni, oktatni azért még nagyon sokáig szeretnénk.

A repülőfőnökségen 1983-ban kineveztek repülési alosztályvezetőnek, Öcsibácsi (NemesSándor) kiment Farkashegyre repülőtér parancsnoknak, helyére klubtagunk Horti Kálmán került.

A már annyiszor említett „megszüntetések réme” itt is utolért. 1990-ben szeptember 30-án megszüntették az MHSZ-t. Aki az ötvenedik évét betöltötte, nyugdíjba küldték, a többieket elbocsátották. Dobosi nyugdíjba ment, én - 49 éves voltam - az utcára kerültem. Nagyon elkeseredtem most mi lesz?

Az MHSZ üzembentartói szerepét, az újra alakult Magyar Repülő Szövetség vette át. A Szövetségnél létre kellett hozni az üzembentartói szervezetet. Dr. Hegedűs Dezső MRSZ főtitkár hívott főpilótának, amit örömmel vállaltam, repülési előadónak Fehér Jocót, - barátomat - klubunk egyik igen lelkes oktatóját vette fel.

A szakmai munkám főpilótaként szinte megegyezett a korábbival, csak az úgynevezett „politikuma” volt más. A megváltozott körülmények miatt a repülés lehetősége nagyon lecsökkent, de azért akadt így is érdekes feladat.

A huszonnyolc éves függetlenített pályafutásom alatt, megismerkedtem, sok nagyszerű emberrel, szakmailag, amit akartam elértem.

Sok szép feladatot kaptam és kerestem is magamnak pl.:

Sok száz berepülést hajtottam végre, ezek közül kiemelkedik, a három prototípus berepülése a „Famadár”, a „Dínó” kis motoros gépek és az „R-31-es kétkormányos vitorlázó gép berepülése. E repülések alatt ismerkedtem meg és fogadtak barátjukká az általam addig is tisztelt tervezők, és repülők: Bánhídi Antal, Kovács Gyula, Papp Márton, Rubik Ernő, Simó Willy, sokat tanultam tőlük. Kidolgoztam és kijártam az engedélyeztetését az AN-2-el történő ötös vontatás végrehajtására, bemutatókon rendszeresen csináljuk.

Kidolgoztam és engedélyeztettem a helikopterrel történő vontatás és függeszkedés engedélyeztetését, repülőnapokon rendszeresen be is mutattam.

Idehaza rendezett EB-k, VB-k előkészítésében dolgoztam, többnek a versenyigazgatója, voltam.

Részt vettem 1981-ben, a túrarepülő versenyek újraélesztésében, majd a precíziós verseny sorozat beindításában és versenyvezetője voltam és vagyok a mai napig is.

Horti Kálmánnal elindítottunk egy a motoros repülő körében nagy érdeklődést kiváltó Rally-kupa pontszerző verseny sorozatot, ezt még napjainkban is szervezzük.

Tíz évig voltam az FAI Műrepülő albizottságában (CIVA) a magyar képviselő.

Dózsa Sándorral beindítottuk a vitorlázó műrepülő kiképző táborokat. Azóta nagyon sok fiatal kapta meg a műrepülő kiképzést és jutott el a versenyzői szintig.

Dózsa Sándorral szinte ketten végeztük el a nagyjavítását a vitorlázó műrepülő válogatott motoros repülőgépeinek. (Z-526F, Z-726)

Téli napokon, összegyűjtöttem az 1948-óta a Magyarországon rendezett vitorlázó és motoros versenyek eredmény jegyzékeit, valamint a külföldi versenyeken részt vett magyar versenyzők eredményeit. Ez sok száz darab.

Fentiek elvégzése nem volt, és ma sem a munkaköri kötelességem. Hogy miért csinálom?

A repüléstől nagyon, de nagyon sokat kaptam, úgy érzem még sokat kell tenni nekem is, nekem a repülés hivatásom lett.

Egy hivatást szívvvel-lélelkel, szeretettel, odaadással kell csinálni. Emberi módon, akarattal. És én nagyon szeretem ezt csinálni, és boldog vagyok. Ha még egyszer születnék, még egyszer végig csinálnám.

Matuz István



Matuz Pista írásából: „Volt ott egy gazdasági vezető, aki igen csak megkeserítette kettőnk életét, Dúzs Pistáét és az enyémet.”

Az 1972-ben elkezdtek a repülést Hármashatárhegyen. A Repülőgépes Növényvédő Állomás /RNA/ főigazgatója Fazekas József másnap telefonon meghívott egy kis beszélgetésre. Közölte, hogy támogatni kívánja a repülésünket szakemberekkel, valamint a repülőgépeink javításához-karbantartásához szükséges alkatrészeket is biztosítja. Kaptunk az RNA-tól egy fő hangármestert, egy gépkocsit (az MHSz helyett). Kilián Pista az RNA – később MÉM Repülőgépes Szolgálat MÉM RSz - gazdasági igazgatója pedig olyan munkákkal bízta meg a klubot, melyeket határhegyi viszonyok mellett el tudunk végezni. Pl: repülőgépek szabadban történő rögzítéséhez földfúró gyártás. Brigádláda gyártás a vidéki permetező brigádok eszközeinek tárolásához és felsorolni is sok lenne a többi. Kilián Pista diszkréten tájékoztatott, arról, hogy pénztámogatást a MÉM RSz nem tud adni, de az elvégzett munkák után a számlák végösszegét nem fogja ellenőrizni. Ezeknek a munkáknak a fő szervezője és irányítója Dózsa Sanyi volt.

A Székesfehérvári alumínium rep.szállító kocsik egyre inkább nem bírták a strapát és repedeztek a hegesztéseknél és máshol is. Fekecs Gábor tervei alapján egy minden típusra használható nyitott szállító kocsi gyártottunk sorozatban klubok megrendeléseire. Gyártottunk még a Honvédségnek töltésszámlálót harcokba, magroppantó készüléket Szovjet megrendelésre, meteorológiai sárkányokat Nemes Sándor, (Öcsi bácsi) ötlete alapján, amiket az általa vezetett modellező klub tagsága készített igen nagy darabszámban. Sorolhatnám tovább a bevételt jelentő munkákat, de ennyi is elég annak bizonyításához, hogy a klubtagság igen aktív volt és „dőlt a pénz” a klub folyószámlájára.

Matuz Pista által említett gazdasági vezetőnek az jutott az eszébe, hogy bevételünket megtizedeli és elrendelte, hogy fizessünk az MHSz Vezetőség számlájára bizonyos összegeket „adóként”. Persze erre „beintettünk” neki, mivel a Vezetőségnek is lehetett volna a szabályok szerint gazdálkodó tevékenységből pénzt csinálni. Tőlünk egy fillért sem kaptak. A pénzüket új repülőgépek vásárlására fordítottuk. Először vettünk 2 db Pirátot, majd 1 db Pirátot és 1 db Blanikot, majd párosával vettük tovább a gépeket, 2 db PIK-20-at és 2 db Jantár 2 B-t. A MÉM RSz-től kaptunk egy Jantár 1 típusú repülőgépet és helyet kellett biztosítani a HA-SBN 1.jelű, Gawronnak is, melyet MÉM RSz műhelyében Magyar Bálint klubtagunk irányításával roncs állapotából helyreállítottak. A Gawron az MHSz tulajdona volt, de a megjavítását lehetetlennek tartották. Elkészülése után az



MHSz nekünk adta. 1979-től már a Budapesti Műszaki Egyetem támogatását is élveztük, ahonnan évi 2.- mFt-ot kaptunk. A hangár a sok gép tárolására kicsinek bizonyult, ezért 3.-mFt költséggel megtoldottuk. A klub igen nagy létszámmal működött és a sárkányrepülőkkel bővült, akik korábban a Budapesti Műszaki Egyetemen kezdték el a tevékenységüket. Szükségessé vált

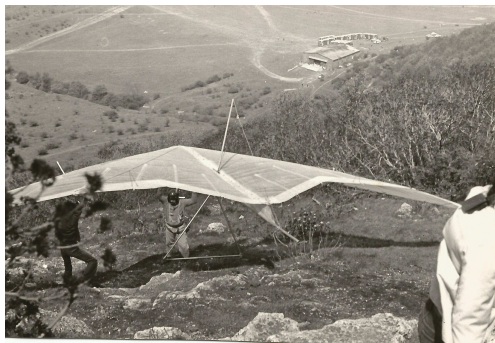
alkalmazottak felvétele: Repülőtér gondnok, aki egyben éjjeli őr, a klubban büfés, minden fontos pozíció ellátására egy fő. Az alkalmazottak száma kilenc főre növekedett. Ekkor következett be az

A „roncs” Gawron immár teljes épségben.

MHSz gazdasági vezetőjével az újabb konfliktusom. Azt a feladatot kaptam tőle, hogy az éjjeli őröt lássam el önvédelmi lőfegyverrel. Természetesen visszautasítottam ezt a hü.... ötletet. Valahonnan a felsőbb politikai körökből érkezett olyan utasítás, vagy rendelet, hogy az MHSz létszámát megadott százalékkal csökkenteni kell. Az MHSz Bp-i vezetősége ezt úgy kívánta megoldani, hogy utasítást kaptam a kilenc fő elbocsátására a klubból. Azzal védtem ki, hogy ha majd a bérüket is ti adjátok, akkor lehet róla szó. Ezt követően az erősebb kutya elve érvényesült. Én a MÉM RSz állományában voltam, így munkáltatói jog útján nem tudtak velem mit kezdeni. Az MHSz azonban közös

megegyezéssel átvett az állományába, majd egy éven belül megkaptam a felmondó levelet. A klub kilenc alkalmazottjának is kiadták a munkakönyvét. Ez nagy csapást jelentett, de túléltük.

Dúzs István



A sárkányrepülők is birtokba vették a Hegyet A „vizes” Június 18-as is szelte HHH légterét.

Baranyai István (Bucibácsi) mondatai:

● Bizonyosan a repülőhá-
lálra gondolt, amikor egy
izben azt mondta a klub-
ban: — „Ha én is elmen-
nék közületek, a hajózó ru-
hámban temesetek el.”

Nem a gépben érte a vég
november 2-án. Szívinfark-
tus ragadta el közülünk 47
évesen a Hármashatár-hegyi
repülőtéren, melynek pa-
rancsnoka volt. Elsősorban
megértéssel, emberséggel
akart hatni a környezetére,
növendékeire.

Már senki sem emlékszik,
hogyan ragadt rá a *Buci*
bácsi név a sári repülőtéren,
ahol a megszólítás elé gya-
korta a „mosolygós” jelzót
is odaillesztették. Egy neve-
zetes esemény után nevez-
ték el „harci pilótának”.

Hirtelen kerekedett a vi-
har, s órá esett a választás,
hogy a Lepkét a hangárba
repülje — B vizsgáson. A
gép azonban a vártnál előbb
érkező zivatar emelőzónájá-
ba került, s a manővert az
orkánszerű szél is nehezítet-
te. De Buci bácsi törés nél-
kül, épségben tette le a gé-
pet a repülőtéren.

1947 és 1953 között az alábbi személyek voltak a
reptérparancsnokok:

Auguszt Lajos
Réder Károly
Körmendi Vladimir
Steiner Ferenc
Takács László
Somodi József
Serb Sándor
FejérMiklós

1972-től 1990-ig a reptér parancsnok elnevezés volt
a hivatalos. 1990-től pedig a repülőtér vezető.

SajtiJános
Matuz István
Baranyai István
Tiringer László
Kuti Gábor
Smidt József
KomlósVilmos

(jelenleg is.)



Az 1990. évi változás minket sem hagyott ki. Addig az MHSz szervezeti egységeként működünk, de az MHSz megszűnését követően az új jogszabályok önálló jogi személlyé kellett átalakulni. Alapító okiratot kellett készíteni és bejelentkezni a Fővárosi Bíróságon. Az MSE „B” klub lévén 1968 óta nem kapott az MHSz-től központi támogatást és a Budapesti Műszaki Egyetem is megszüntette az évi 2.-mFt támogatást még 1987-ben. 1990-ben a MÉM Repülőgépes Szolgálat is megszűnt, így teljesen magunkra maradtunk. Meg kellett szervezni a klubtagok részére a „fizesd magad a saját repülésetet mozgalmat”, ha lehet így fogalmazni. Lehetett, mert nem volt más megoldás. Sokan nem tudták vállalni ezt az új nehézséget, de mégis talpon maradtunk. Minden volt MHSz repülőklub ezt a nehéz helyzetet élte át. Bizonyára voltak megszűnő klubok ekkor, de erről nincs adat. Repülőgépeink egy részétől meg kellett válni, mert kellett az ára a fennmaradáshoz, de később venni is tudtunk gépeket. Támogatóink (szponzorok) nincsenek. Egy-egy klubtag kap néha-néha munkáltatójától anyagi támogatást, ami nagy segítséget jelent, mert a klub eredményeit is javítják a támogatásból megrepült teljesítmények és a klub gépeinek gazdaságosabb kihasználási mutatói is javulnak.



„Mezőgazdasági munka” a tavaszi kezdés előtt.

Néhány vitorlázórepülőgép az egyesület állományából:



**Jantár 1 típusú repülőgép. A MÉM Repülőgépes Szolgálattól kaptuk.
Thury Kornél összetörte, Ő szerencsére nem sérült.**



Az első Fóka-5 volt az országban, 1969-ben vettük. Eladtuk 2009-ben.



Fotó: Balásházy János

Jantár 2B lengyel gyártmányú nagyteljesítményű versenygép. 2 db-ot vettünk belőle.



PW-5 „Smyk”. Lengyel műanyag építésű gyakorlógép.

A rendszer változás után lehetővé vált, hogy magánszemélyek is vehettek repülőgépet, így a hangár tartalma ilyen gépekkel is gyarapodott.



A kedvelt lengyel gyártmányú jó öreg Bocián.



Hoffmann H-36 Mk.II Dimona



Ventus 2ext



Bellanca 7GCBC Citabria



Bellanca 8GCBC Scout

Az MSE tehát talpon maradt és egyre szebb eredményeket érnek el klubtagjaink.

VERSENYRŐL-VERSENYRE

***Beszélgetés Kapuy Ádámmal (MSE)
az elmúlt pár évről és az előttünk
álló 2012-es
versenyszezonról.***

**Kis repülőterünkön minden
évben szívesen látott vendégek a
Kapuy család tagjai.**

Kapuy Ádám MSE.

Nem is csoda, hogy szeretnek jönni hozzánk, hiszen Határhegy környékén az ég lassan annyira be van deszkázva, hogy még egy modellt sem lehet egészségesen megreptetni, nemhogy rendes távokat repülni. Kapuy Ádámmal beszélgettünk versenyekről, tervekről...

Amikor megismertelek, egy nagy magas kamasz fiú voltál, azután meg amikor utoljára találkoztunk egy felnőtt férfi állt előttem. Arra is emlékszem, hogy nyaranként ki sem lehetett robbantani a Piratból amikor nálunk repültél. Mivel telt az elmúlt pár évéd?



Igen, hát nem tegnap ismertük meg egymást, valamint a hajdúszoboszlói repülést. Amikor ott voltam táborozni, akkor szerettem volna 5 órát repülni, de nem jött össze, ezért inkább repkedtem magamnak. Emlékszem, mikor kérdezték az oktatók, hogy mi a feladat, akkor mondták, hogy Pirattal?... azt nem lehet... maximum Góbéval repülhetek 5 órát hát próbálkoztam azzal is. Aztán meg nem mondtam nekik, hogy mit szeretnék, és csak elmentem a Pirattal repülni...

Hát igen. Tudod, nálunk is van úgy, hogy a kockát gurítjuk, a golyót meg ölben cipeljük. A versenyzést egyébként mikor kezdted?

2007-ben indultam életem első versenyén, mely a Horizont kupa volt. A második helyezést értem el összetettben, ifiben viszont első helyezett lettem, mind ezt a családi Ls4-sel. A gyúrói verseny után következett egy ismételt felkészülési szakasz, mikor is a Szegeden rendezett nemzeti mezőnye mellett sikerült repkednem szintén az Ls4-esel, viszont itt már csak vízzel. Ez alatt az időszak alatt sikerült megrepülnöm a gyémánt 300-at Szeged-Mélykút-Doboz-Szeged útvonalon. Még abban az évben próbára tettem magam egy komolyabb versenyen is Gemenc kupán. Az Ócsényben rendezett igen érdekes időjárás helyzetekben 3. helyezést értem el.

A következő évben volt az első nemzetközi szereplésem a Pribina Cup-án. A verseny sajnos értékelhetetlen volt, mivel rossz volt az idő, és még eléggé masszívan havazott akkor is, márciusban. Nyitra után következett az első vizes versenyem, amely az Lx Cup volt Szatymazon. A verseny egy kategóriában került megrendezésre, miszerint az Ls4-esel a Nimbus ill. ASH25 ellen versenyeztem. Ez a verseny nagyon sok tapasztalattal gazdagított. Következett a kohász kupa Dunaújvárosban. A versenyen a std Jantarral indultam, mert testvérem Kapuy Gábor megkezdte versenyzői pályafutását. A Jantarral sikerült felállnom a dobogó 3. fokára, két szintén Jantaros pilóta mögé.

Dunaújváros után következett Szegeden a nemzeti, ez volt életem első nemzeti versenye. A versenyen egy std. Jantar2-esel vettem részt, mivel a klubos gépek körül akkoriban kisebb káosz volt. Ez a verseny volt életem első versenye, ahol 14 nappól 12-én repültünk eredményes versenyszámot. Valamint a versenyen sikerült megrepülni a gyémánt koszorú második feltételét az 500 km-t.

Az MVK-ban sikerült az ifjúsági 3. helyet elhoznom, valamint engem választottak, abban az évben az év ifjúsági sportolójának.

2009-ben az évet szintén a Pribina Cup-al kezdtük. Ekkor már jó időjárás volt, és eléggé sokat tudtunk repülni. Következő verseny a Nemzeti bajnokság volt Dunaújvárosban, melyen szintén std Jantarral vettem részt. A verseny nagyon tetszett, bár eléggé sok terepre szállás volt. A verseny után következett egy eléggé hosszú felkészülési szakasz, melynek eredménye az MVK ifjúsági 1. helyezése volt.

A következő évben ismét a Nyitrai versennyel kezdtük a szezont

Majd az első itthoni verseny a Hajdúszoboszlói Cívis Termál kupa volt. Nagyon jó érzés volt olyan helyen versenyezni, ahol már akkor repülhettem, mielőtt szakszót szereztem. Abban az évben volt az 1. Malév-Flatland kupa is, ahol Ls4-sel versenyeztem, és a 3. helyezést sikerült megnyernem. Szeged után következett a nemzeti, Dunaújvárosban, szintén Ls4-sel.

Úgy veszem észre, hogy a nyitrai verseny egyre jobban kezdi kinőni magát. Szerinted mi lehet ennek az oka?

A Nyitrai versenyre először 2004-ben jutottunk ki, én, mint kiségitő, édesapám, pedig mint versenyző. Ekkoriban még nem volt nagy létszámú ez a verseny, pár német, holland és szlovák vett részt. Az évek múlásával szerintem mindenki elvitte a jó hírust a világra, ennek következtében nagyon sok embernek felkeltette az érdeklődését. A versenyrendezés, a szervezők nagyon jól szervezik ezt a versenyt. Minden megtesznek, hogy az ember jól érezze magát, pedig nem is nagy létszámmal dolgoznak és egyáltalán nincsenek sokan. Viszont minden apróságra odafigyelnek.

Tulajdonképpen ez a verseny már annyira kinőtte magát, hogy tavaly 150 es létszámot is meghaladta az indulók száma és így is túljelentkezés van. Véleményem szerint azért ilyen népszerű ez a verseny, mert minden évben ez az első rangos verseny. Mindenki szeretné, hogy jól indíthassa a szezont, valamint összemérhesse a tudását egy világszínvonalú versenyen több EB és VB győztesrel is.

És a tavalyi évéd mivel telt?

Kezdődött az év azzal, az információval, hogy biztos helyem van az ifjúsági VB standard osztályú mezőnyében, ezért a versenyeket, illetve a gépválasztást e köré építettük fel. A gépválasztás egyszerű volt, mert a válogatott keret ideadta a Discus CS típusú gépét. A gép sajnos eléggé leromlott állapotban volt, de sikerült gatyába rázni. Ezzel a géppel indultam Nyitrán, valamint ilyen típusú gépet béreltünk a Dunaújvárosi nemzeti alatt is, ahol is a High Performance kategóriában indultam vízzel. A mezőnyben elég sok neves és jó pilóta volt, számomra megtisztelő érzés volt, hogy ott repülhettem velük, valamint ellenük. Az eredménnyel elégedett voltam, mert 18. lettem a 23-ból. Ezek után következett a nagy falat, az ifi VB. A verseny Németországban került megrendezésre. Az időjárás sajnos nem kedveskedett nekünk. Valamint a szervezés, a szervezők sem voltak eléggé segítőkészek, viszont a társaság és a hangulat kárpótolt érte. Igyekeztem magamból a maximumot kihozni, illetve minden feladatnak újult erővel nekivágni. Számomra nem az eredmény hajkurászása volt a cél, hanem a helytállás.



Kapuy Ádám a 2011. évi világbajnokságon Musbachban.

2011-ben elég sokat repültél Discus CS-vel. Milyen tapasztalatokat szereztél ezzel a géppel?

Nem ez volt az első német gyártmányú gép, amiben ültem, előtte már ültem Ls-4-ben, valamint Ventus cM, Ventus 2 cxT-ben is. Az első repülés a Discussal, Farkashegyen történt, mert ott találtunk indító oktatót. Kicsit izgultam, mert a gépen csak súlypont kioldó található, amiből már lehet előre készülni, hogy vontatás közben jobban kell majd vezetni, illetve több figyelmet igényel.

A vontatás gond nélkül zajlott, a vontatás sebessége is megfelelő volt. Szabadrepülésben kipróbáltam, hogy megy előre, valamint hol esik át, és milyen a fordulékonyasága a gépnek. A tapasztalataim nagyon jók voltak. A kényelmes kabin kialakítás lehetővé teszi, hogy a pilóta ne fáradjon el hosszú repülés alatt. Sokat nem kell vezetni a repülőgépet.

A típusrepülés utáni hétvégén lehetőség nyílt, hogy kipróbáljam a repülőgépet egy termikes időjárásban. A repülést szintén Farkashegyről kezdtem. Aznap eléggé jó idő volt, mindenki távra indult. A MÁV-os Discussal Herceg Gábor Barátom indult 300-ra. Mindenki kérdezte tőlem, hogy mit repülök, merre megyek stb. stb... A válaszom mindenkinek az volt, hogy nekem csak barátkoznom kell a típussal. Viszont a repülés máshogy sült el. Lehetőség nyílt, hogy kipróbáljam a gépet távra, mert elkísértem a másik Discust. Az útvonal Farkashegy-Pér-Madocsa-Farkashegy volt. A repülés során kitapasztaltam, hogy termikel a gép, és milyenek a siklási tulajdonságai, illetve milyen sebesség kell a legjobb siklásokhoz. Termikelésnél azt vettem észre, hogy nekem a súlypont túlságosan előre került, ezért később vizet töltöttem a farkába.

Összegezve ez a repülőgép nagyon jó konstrukció. Bár szerintem az Ls4-es gyorsabb fordulékonyaságnak örvend, de ezért a hátrányért a Discus a siklószámaival kárpótol.

Azt hiszem ezek után az olvasók is egyet értenek velem, hogy elég zsúfolt életet élsz. Hogy lehet összeegyeztetni a versenyrepülést a családdal és a tanulással?

A versenyrepüléseim nagy részét a felsőoktatási időszak alatt sikerült abszolválnom. Néha eléggé nehéz volt összehangolni a tanulást a versenyzéssel.

A családban mindenki támogatja a repülést, mert édesapám, öcsém és jómagam is repülünk. Legnagyobb támogatóm édesanyám, mert minden versenyen ott van, és nagyon sokat segít nekünk, hogy minél jobb eredményeket érjünk el.

Kedves Ádám!

Köszönjük, hogy a rendelkezésünkre álltál, 2012-re pedig eredményes és balesetmentes versenyzést kívánunk szakosztályunk minden tagjának nevében.

OZSI

Hajdúszoboszló.

Junior World Gliding Championships Musbach 2011.



Visszaemlékezés Kapuy Gábor szemszögéből:

Egész életem során szerettem volna egyszer valami nagy és maradandó dolognak, eseménynek a részese lenni. Nem hittem volna, hogy ez az esemény egy világbajnokság lesz, pláne, hogy 21 évesen jön el ez az esemény. Mikor kezdett tisztázódni bennem a gondolat, hogy esélyem nyílik kijutni a 2011-es ifjúsági világbajnokságra, nagy izgalom kerített hatalmába. Tudtam, hogy sokat kell tennem annak érdekében, hogy egyáltalán ki tudjak menni és még többet, hogy eredményesen is szerepeljek.



Kapuy Gábor MSE

Ahogy közeledett a kiutazás napja, egyre lassabban telt az idő az izgalomtól, minden egyes perc egy végtelenségnek tűnt, de végre valahára elérkezett a nagy nap. Az volt a terv, hogy az egész csapat egy konvojban utazik ki. Ez többé-kevésbé sikerült is és el kell, hogy mondjam, nagyon jó hangulatban telt a kiutazás. Én a kiséítőmmel, Kozsán Péterrel, külön autóban utaztunk és mögöttünk a szállítókocsijában pihenve szállítottuk a kicsi gépecskémet, „Golfjuliskát”. Az út végén

szétszakadt a csapat, mi érkeztünk meg legelőször, majd órákkal később a többiek. Az időt nem töltöttük haszontalanul, felfedeztük magunknak a helyszínt, ahol a következő hetekben lakni fogunk.

Elég vegyes benyomást szereztem, de azzal nyugtattam magam, hogy lesz ez még jobb is. Sajnos nem lett jobb. A mosdók és a fürdők nálam egy gyenge kettést kaptak, mivel kevés volt a számuk, a meleg víz még kevesebb volt, ha egyáltalán volt. A helyiek nyugtattak minket, hogy lesz ez még jobb, de nem lett...



(04.08.)

Miután rendeztük sorainkat és összeráztuk magunkat lassan koncentrálni az első edzőnapra. Az edzőnap reggelén korán keltünk, mert tudtuk sok dolgunk lesz, hogy felkészítsük a gépeket. Itt értek az első nagyobb meglepetések, például, hogy a gépeket a repülőtér területén csak kézzel lehet mozgatni és a standard osztály számára csak egy víztöltő egység, áll rendelkezésre összesen 4 slaggal. Nagy nehezen túltettük rajta magunkat és kitoltuk a gépeket a gridre. Feladatként egy területi szabadtávot kapott mindkét osztály, ráadásul ugyanazt. Jónak ígérkezett, mivel gyakorolhattuk a környező légterek alatti repülést és a végsiklást, valamint az érkezési eljárásokat. A nap olyan jó lett, hogy végül megnyertem az edzőnapot. Az eredményemet azért kicsit befolyásolta az a tényező, hogy a penge pilóták nagy része a földön maradt.

Sajnos a második edzőnap repülhetetlennek bizonyult, amit nagyon sajnáltunk, mivel szeretnénk volna minél többet gyakorolni a verseny előtt.

(10.08.)

Eljött hát a nagy nap, az első versenyszám. Még izgatottabb voltam, mint addig bármikor, bár próbáltam úrrá lenni ezen az érzésen. Sajnos az izgalom nem jó tanácsadó. Szerencsére a reggeli rutin hamar lenyugtatott és a gondolataimat a megfelelő mederbe terelte. Az eligazításon megtudtuk, hogy egy 280km-es távot kapunk. Ezen már nem is változtattak. Sajnos nem teljesen arra repültünk, amerre az edzőnap, ezért kicsit féltem, de mikor már levegőbe kerültünk ismét megnyugodtam. Az indulás jól sikerült, egész hamar elértem az első fordulópontot, ami északon volt 25km-re a reptértől. Innen délnek vettem az irányt és haladtam az ismeretlenbe. Felülről nem tűnt olyan vészesnek a táj, mint ahogy azt az eligazításon mondták. Végig éreztem az időjárást és a gépet is és mint utóbb kiderült, sikerült elérnem a tízedik helyet. Ezt egy nagyon jó kezdésnek értékeltem.



(11.08.)

A második versenynapot a rossz időjárás miatt lefújták, természetesen csak akkor, amikor már a levegőben voltunk. Néha olyan érzésem volt a verseny során, hogy bármit megkockáztatnak egy eredményes versenyszám érdekében, még ha az súrolja is a biztonság határát.

(12.08.)

A harmadik versenynapon szintén korán keltünk, de úgy éreztük feleslegesen, mivel a sátrakból kilépve 4m sem volt a látótávolság. De megtudtuk, hogy ez nem tántorította el a rendezőket és korai gridzárást terveztek. Morgolódva elindultunk a gépekhez, illetve indultunk volna, ha tudtuk volna merre van. A köd makacsul tartotta magát, így csak úgy tudtuk megtalálni a gépeinket, hogy elindultunk egy irányba, beleütköztünk egy gépbe, majd az alapján elindultunk a helyes, legalábbis annak vélt, irányba. Később a griden elmesélték, hogy ez itt teljesen megszokott jelenség és ne féljünk, jó idő lesz. Az is lett, bár a rendezők tévováztak kicsit, ezért egy területi szabad távot adtak feladatul. Ez úgy nézett ki, hogy le kellett menni délre, onnan keletnek és vissza. Később rájöttünk, hogy csak ehhez hasonló távok várhatóak. A nap ismét jól sikerült, 11. helyet értem el.

(13.08.)

A negyedik versenynapon ismét szabadtávot kaptunk, ez nem sikerült olyan fényesen, csak a 17. helyre futotta. Utólag arra a következtetésre jutottam, hogy biztonsági távot akartam repülni, az volt a cél hogy hazaérjek és ez sajnos a sebesség rovására ment.

(14.08.)

Az ötödik versenynapon jött a nagy mumus. Az erős szél nagyon megnehezítette minden pilóta életét. Véleményem szerint szeles időben a legnehezebb repülni, mivel szét tudja nyirbálni a termikeket. Sajnos a néhol 50 km/órás szél megtette a hatását. Egy fél óras próbálkozás után terepre szálltam egy mezőgazdasági létesítmény mellé. Egy kedves bácsi oda is jött, megkérdezni, minden rendben van-e, én meg mondtam, hogy azon kívül, hogy faragnom kell egy másik fakezet, minden rendben van. Később beinvitált, étellel és itallal kínált, amit el is fogadtam, de mert nem tudtam nézni, hogy ő dolgozik én meg csak lábamat lóbálva nézem, beálltam segíteni búzáat lapátolni. Számomra nagy élmény volt, egészen addig csináltam, míg szüleim meg nem érkeztek értem. Hazaérkezés után csodálkoztam rá, hogy a holland srác befejezte a távot, ami kicsit csalódást okozott, de minden tisztelem az övé volt és igenis megérdemelte az első helyezést. Nekem csak a 29. hely jutott.

(16.08.)

Sajnos a hatodik versenynap sem kecsegtetett semmi jóval. Az idő ismét gyenge volt, a klub kategóriából senki, még a standardból is csak egy ember tudta befejezni a távot. Ő éppen akkor ért haza, amikor én is. A napi eredményemet is beleszámolva a 19. helyre csúsztam vissza, de nem adtam fel, mivel korántsem volt még vége a versenynek. Egyébként ezen a napon egy olyan dolgok történtek velem, amik eddig soha és valószínűleg nem is fognak. Még a levegőben voltam a Sváb Alpok felett, amikor egy katonai légtéren kellett keresztülrepülnöm. A rendezők megesküdtek, hogy az a légtér aznap nem aktív. Gondoltam, akkor nosza repüljünk rajta keresztül. Nagy meglepetésemre nagyon is az volt. Mintha egy öböl háborús filmbe csöppentem volna. Alattam A-10-es csatarepülők gyakorolták a rácsapásokat, a magasságomban pedig egy Tornado típusú gép adott nekik fedezetet. Valószínűleg észrevett, mert a gépe orrát az irányomba fordította és nagy sebességgel közeledni kezdett. Nem hazudok, ha azt mondom, teljesen berittyenttem és lelki szemeimmel már láttam is a jelenetet, amint a pilóta azt mondja „Sas 3, Fox2” majd ujja a rakétaindító ravaszát lenyomja és elindítja felém a rakétát. Szerencsére nem jött a rakéta, csak elhúzott hozzám közel, majd visszafordult és ismét rám csapott. Egy gondolatom volt csak, hogy ki innen, minél hamarabb. Sajnos elég alacsonyan voltam, mire ki értem de még találtam termiket. Ebből sajnos nem jutottam messzire, mivel egy kis repülőtéren kényszerültem leszállni szintén a Sváb Alpokban. Nagyon kedves volt mindenki, körbe is zsongtak, egy idős pár magukhoz is invitált, hogy várjam meg náluk a csapatot. El is beszélgettünk, nagyon jól éreztem magam, de egyszer csak az idős asszony egy füzettel és egy tollal a kezében jelent meg. Ebben a füzetben történetesen a verseny résztvevőiről volt egy kis ismertető. Kérte, hogy keressem meg magam és írjam alá nekik. Akkor és ott nagyon éreztem magam, nagyon jól esett.

(17.08.)

Félelem és rettegés, ez az ami megmaradt a hetedik versenynapból, mint emlék. Maga a szám csodálatosan indult, sikerült a felhőalap fölé emelkednem, ami csodálatos élmény volt és által sikerült utolérni az élmezőnyt. Nem szeretem, mikor mindenki egy bolyban van, mivel fokozottan kell figyelni egymásra és általában nehezebb megtartani a jó emeléseket. Próbáltam trükközni és meglépni, de mikor húsznál is több gép figyel ez szinte lehetetlen volt, inkább beletörődtem és sodródtam az árral. Már az utolsó fordulópont felé mentünk, ami egy viadukt volt. Ekkor már úgy tűnt, hogy megrepülhető a táv, kezdtem megnyugodni, de néhány felhő kihagyott és mindenki alacsonyra került. Más választás nem lévén, mentünk a fordulópont felé. Ott nem volt rózsás a helyzet, mivel leszálló mező nem nagyon volt nemhogy egy-két gépnek, pláne nem húsznál is többnek. Én úgy voltam velem, hogy ha már itt vagyok bemegyek a fordulópont cilinderébe. Ez jó döntésnek bizonyult, mert a híd mellett fogtam egy stabil 3 métert. A magasságom már csak párszáz méter volt, de a varióra tekintve megnyugodtam. Sajnos a többieknek is feltűnt, hogy emelkedek, mint a rakéta, oda is sereglettek. Számomra félelmetes percek következtek, szerintem ekkor jó pár évet öregedtem. Húsznál is több gép, mindenki próbált a maga körén emelkedni és természetesen ez hatalmas összevisszaságot okozott. Néhány gép elől ki kellett térnem, nehogy összeütközzünk és már én is elvesztettem a termiket. Pislogtam kettőt, összeszedtem magamat, visszamentem és olyan szűken tekertem ki a termiket, amilyen szűken csak lehetett, agresszívan fellépve minden pályámat keresztezni vágyó gép ellen. A taktikám sikeresnek bizonyult, mivel a termik meglett, a kitűrni vágyó pilóták meg jobban megijedhettek, mert kitértek. Ezzel a többiek előtt értem el a felhőalapot és indulhattam haza. Már csak párszáz méter hiányzott a hazaérkezéshez, így még válogatni is tudtam a termikek közt. Az eredményem a 13. hely lett.

(18.08.)

Sajnos a nap csak alakizásra volt jó, mivel az időjárás ismételten repülhetetlennek bizonyult. Kicsit savanyú szájjal vettük tudomásul, hogy ennyi volt, mehetünk haza. Azért kihasználtuk az alkalmat és csináltunk néhány csapatfotót, majd elpakoltunk és elkezdtünk készülődni a záróbulira és a hazamenetelre.

A hazamenetel nem lett rossz, mivel néhányan kitaláltuk, hogy kihasználjuk az alkalmat és meglátogatunk néhány múzeumot. Először Speyerbe utaztunk, ahol megnéztük a technikai múzeumot, valamint még előtte este szétnéztünk a városban. Másnap, miután végeztünk a múzeummal, Sinsheimbe mentünk, ahol megnéztük a testvérmúzeumát, igaz csak kívülről. Eztán Stuttgartba mentünk, hogy megnézzük a Porsche múzeumot. A kis kitérő után elindultunk haza.

Összegezvén a versenyt, csalódtam benne, mert sajnos minden téren szervezetlenséget és amatőrséget tapasztaltam. Összehasonlítva mondjuk a Pribina kupával, ég és föld a két rendezvény a nyitriai rendezvény javára, pedig az „csak egy” mezei verseny. Ugyanakkor rengeteg élménnyel és tapasztalattal térhettünk haza mindannyian.



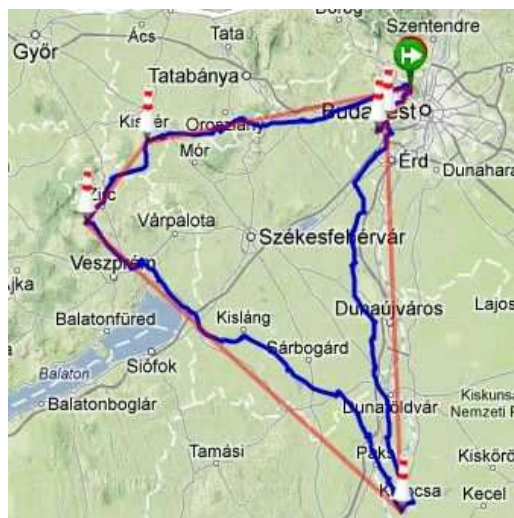
Kapuy Gábor MSE

A 2012-es évben két gyémántfeltételt repültek klubtagjaink Hármashatárhegyről.

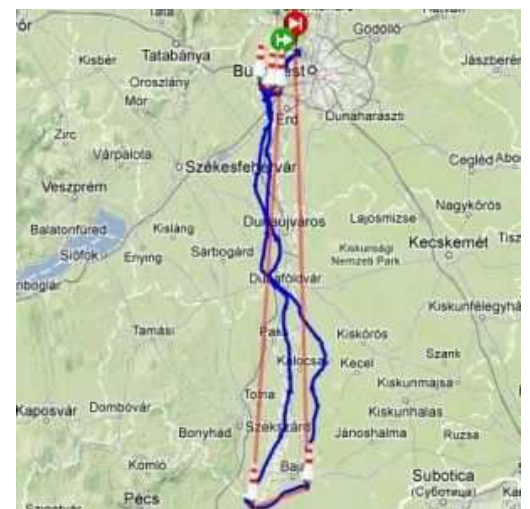
Gyémánt 300 Km céltáv.

Gratulálunk **Balásházy Jánosnak** aki 2012. május 27-én és **Gavronek Ádámnak**, akik 2012. augusztus 2-án klubunk Grob Astir CS típusú vitorlázórepülőgéppel megrepülték a 300 km-es gyémántkoszorús feltételét Hármashatárhegyről.

Read more: <http://www.harmashatarhegy.hupont.hu/5/mse-hirek#ixzz2SF7auMCT>



Balásházy János útvonala



Gavronek Ádám útvonala



Balásházy János MSE



Gavronek Ádám MSE



Grob G102 Astir CS77 HA-4522 „ZM”

Együlékes sport és verseny vitorlázógép. A repülőgép üvegszálak kompozit anyagból készül. T-vezérsíkkal, vízballaszttal és behúzható futóval rendelkezik. Az MSE tulajdona.

Gratulálunk **Kóré Kingának**, aki a 2013-as évfolyamból elsőként C vizsgázott a Hármashatár-hegyi lejtőn.

Gratulálunk **Kóré Kingának**, **Kun-Szabó Mártonnak** és **Vlaszák Ádámnak**, akik a 2013-as évfolyamból elsőként B vizsgáztak május végén.

Gratulálunk **Kapuy Gábornak**, aki a 2013-as szolnoki Pelikán Kupán I. helyezést ért el a vegyes műanyag (vizes) géposztályban.

Gratulálunk **Budai Gábornak** és **Zöld Andrásnak**, akik megrepülték az ezüstkoszorú távot és magasságot, Hármashatár-hegyről, Kecskédre, valamint Börgöndre.

Sok jó leszállást mindenkinek!

Magyar nemzeti rekordok. Az MSE egyesületi tagok eredményei.

Marosi Péter és Bálányi Péter (MSE) 2007. 07.01-én végrehajtott rekordrepülései.

Marosi Péter
Bálányi Péter
741,2 km ASH 25
2007.07.01.

Marosi Péter
Bálányi Péter
758,4 km ASH 25
2007.07.01.

Marosi Péter
Bálányi Péter
598,1 km ASH 25
2007.07.01.

Marosi Péter
Bálányi Péter
753,2 km ASH 25
2007.07.01.

Marosi Péter
Bálányi Péter
598,1 km ASH 25
2007.07.01.

Marosi Péter
Bálányi Péter
756,6 km ASH 25
2007.07.01.

Szabad hurok



Bálányi Péter (Figaró)

Marosi Péter
Bálányi Péter
105,92 km/ó ASH 25
2007.07.01.

Marosi Péter
Bálányi Péter
741,2 km ASH 25
2007.07.01.

Távolság

Marosi Péter
Bálányi Péter
758,4 km ASH 25
2007.07.01.

Szabad hurok

Marosi Péter
Bálányi Péter
598,1 km ASH 25
2007.07.01.

Céltáv

Marosi Péter
Bálányi Péter
753,2 km ASH 25
2007.07.01

Deklarált hurok

Marosi Péter
Bálányi Péter
598,1 km ASH 25
2007.07.01.

Deklarált Max 3 pont

Marosi Péter
Bálányi Péter
756,6 km ASH 25
2007.07.01.

Szabad Max 3 hurok

Marosi Péter
Bálányi Péter
105,92 km/ó ASH 25
2007.07.01.

750 km-es hurok

Marosi Péter
Bálányi Péter
741,2 km ASH 25
2007.07.01.

Marosi Péter
Bálányi Péter
758,4 km ASH 25
2007.07.01.

Marosi Péter
Bálányi Péter
598,1 km ASH 25
2007.07.01.



ASH-25

Marosi Péter
Bálányi Péter
753,2 km ASH 25
2007.07.01.

Marosi Péter
Bálányi Péter
598,1 km ASH 25
2007.07.01.

Marosi Péter
Bálányi Péter
756,6 km ASH 25
2007.07.01.

Kapuy László (MSE) 2012. 12. 31-én ÉRVÉNYES ORSZÁGOS VITORLÁZÓREPÜLŐ REKORDJAI.

Kapuy László
127,0 km/óra
Ventus2-15m
2009.07.27

Kapuy László
300 km-es hurok

Kapuy László
114,91 km/óra
Ventus2-15m
2012.08.13

500 km-es hurok

Kapuy László
127,0 km/óra
Ventus2-15m
2009.07.27

300 km-es hurok

Kapuy László
114,91 km/óra
Ventus2-15m
2012.08.13

Kapuy László
127,0 km/óra
Ventus2-15m
2009.07.27

Kapuy László
114,91 km/óra
Ventus2-15m
2012.08.13



Gépe Ventus 2-15m



Kapuy László

Jelölések: Kék: 2012-ben repült rekord Piros: 2011-ben repült rekord Zöld hitelesítés alatt Sárga megdöntve

Márkus Tímea MSE vitorlázórepülő eredményei

Rekordok

Távolsági, Országos, Női, 15m	561.7km	2008
Szabad max. 3 pont, Nemzeti, Női, 15m	560.4km	2008
Szabadtáv, Országos, Női, Kétüléses	413.8km	2010
Céltáv, Országos, Női, Kétüléses	409.2km	2010
Szabad háromszög, Országos, Női, 15m	516.4km	2012
Szabad háromszög, Országos, Női, Open	516.4km	2012
Szabad max. 3 pont, Országos, Női, 15m	528.3km	2012
Céltáv, Országos, Női, 15m	506.1km	
2012		
Sebességi 100km háromszög, Országos, Női, Open	119.6km/h	
2013		
Sebességi 100km háromszög, Országos, Női, 15m	119.6km/h	
2013		
Sebességi 100km háromszög, Nemzeti, Női, Open	119.6km/h	
2013		
Sebességi 100km háromszög, Nemzeti, Női, 15m	119.6km/h	
2013		

Versenyek, dobogós helyezések

V. Horizont Kupa 2006, Női kategória

II. hely

20. Gemenci Vitorlázórepülő Bajnokság, Ócsény, 2007, Női
összesített II. hely

2. Női Vitorlázórepülő Nemzeti Bajnokság, Dunaújváros, 2008

I. hely

+ Kupa a versenyen elért legjobb átlagsebességért

+ Vándordíj és különdíj a legjobb női versenyzőnek

MVK, Női kategória, 2010

III. Pelikán Kupa, Szolnok, 2013, Mixed kategória



III. hely

II. hely

Egyéb

Az év női vitorlázórepülő sportolója 2008

Általános:

1997 óta vagyok MSE klubtag. Repülni Aradon kezdtem, ugyanebben az évben, szakszolgálati engedélyemet ott szereztem. Néhány évig (kb.6) a sárkányrepülő szakosztály tagja voltam.



7. FAI Női Vitorlázórepülő Világbajnokság, Issoudun, Franciaország

Jó boszorkák versenye

Forrás: Ugrósdy Márton 2013.7.18 09:00

Kevés volt a pontkülönbség az élbolyban, Diófási Orsi helyezése ezért is értékes, Márkus Timi sajnos többször nem ért haza.

Véget ért Franciaországban a 7. Női Vitorlázórepülő Világbajnokság, ahol két versenyző, Diófási Orsolya (Őcsény) és Márkus Tímea (MSE) képviselte a magyar színeket a 15 méteres géposztályban. Orsi végül a 7. helyen végzett, nem sokkal lemaradva a végül első helyet megszerző francia Anne Ducarouge mögött, míg Timi végül a 15. pozícióban fejezte be a megmérettetést.

A kéthetes verseny alatt tíz számot repültek a lányok, a beszámolók szerint nem igazán jó időben. A szél szinte mindig erős volt, és a termikék sem emeltek magasra: az utolsó napon például a táv nagyobb részét ezer méter alatt küzdve töltötték el a mezőny tagjai. Orsi kiegyensúlyozottan versenyzett, jellemzően a mezőny első felében végzett minden versenyszámnál, sőt, a második nap után még az összetettben is át tudta venni a vezetést.

A végére is csak viszonylag kis hátrányt, négyszáz pontot szedett össze az elsőhöz képest, azonban a mezőny erejét mutatja, hogy az első és a nyolcadik helyezett között tíz szám után is alig ötszáz pontos különbség alakult ki. Orsi kétszer is megszerezte a napi második helyet, és jó eredményében az is közrejátszott, hogy egyszer sem szállt terepre.

Timinek sajnos nem volt mindig ekkora szerencséje, és a trükkös időjárásban többször nem ért vissza Issoudun-be, így vagy más reptereken (pl. Romorantin-ben), vagy különböző mezőkön kellett leszállnia. A kedvét viszont ez sem vette el: minden nap újult erővel szállt fel, hogy javítson az összetettbeli helyezésén. A sok terep miatt viszont összetettben nem volt esélye arra, hogy az élmezőnybe kerüljön.

A versenyt szokás szerint számos érdekes esemény is tarkította: itt is szerveztek nemzetközi estet, valamint megtartották a női versenyek elengedhetetlen műsorszámát, a Babajaga-estet, avagy a boszorkányavatót. Ahogy erről Orsitol értesülhettünk, a hetvenes évek óta (ekkor szervezték meg az első női versenyt, a női EB-t Dunaújvárosban) minden olyan lány, aki először szerepel ezen a megmérettetésen, esküt tesz, a következő szöveggel: „E tűz lángja mellett fogadom, hogy jó boszorkány leszek. Nem adom el a lelkemet az ördögnek egy utolsó termikért és nem dobom soha pilótatársamra a vizet. Kérlek téged, az Emelő Levegő Szellemét, hogy hozzám mindig kegyes legyél!”. Ezután az új boszorkány seprűjével „körberepüli” a tábortüzet. Az igazi nehézséget az adja, hogy mindenkinek a „keresztanyja” anyanyelvén kell elmondania az eskü szövegét, így a magyar szavakat idén francia interpretációban is hallhatták a résztvevők.

A VB-n mind a két hazai pilóta megmutatta, hogy a magyaroknak is van helyük a legjobbak között. Szerencsére még mindkét lányban nagyon sok verseny van, így bízunk benne, hogy a következő női világversenyen még sikerebben képviselik majd a hazai repülősportot. Még egyszer gratulálunk a szép eredményekhez!

7. FAI Női Vitorlázórepülő Világbajnokság, Issoudun, Franciaország

Klub géposztály:

1. Christine Grote, Németország
2. Doerte Starsinski, Németország
3. Ayala Truelove, Nagy-Britannia
15. Márkus Tímea, Magyarország

15 méteres géposztály:

1. Anne Ducarouge, Franciaország
2. Marilyne Abadie-Bérard, Franciaország
3. Katrin Senne, Németország

Standard géposztály:

1. Sue Kussbach, Németország
2. Cornelia Schaich, Németország
3. Meike Müller, Németország

Női VB, ostróvi EB: gyenge idő, erős magyar pozíciók

Forrás IHO: Ugrósdy Márton 2013.7.10 11:00

Diófási Orsi továbbra is az élmezőnyben, az EB-n Gulyás György és Szabó Péter nem tudott indulni, Kawa arat.

A hét végéig tart a női vitorlázórepülő világbajnokság a franciaországi Issoudunben Diófási Orsolya (Őcsény) és **Márkus Tímea (Műegyetemi Sportrepülő Egyesület (MSE))** részvételével. Közben Lengyelországban megkezdődött az ívelőlap nélkül Európa-bajnokság is, sajnos Gulyás Gyuri nélkül.

Márkus Timi többször is terepre szállt a nem túl jó időben, így ő már a helyi emberek vendégszeretetével is megismerkedhetett.

Kedden leszállás után történt egy baleset is – igaz, nem a magyar csapat tagjaival – egy német és egy lengyel gép ütközött össze, de már a földön. Szerencsére a pilótáknak nem lett bajuk, így szerdán, némi javítás után már ők is felszállhattak.

A lányok a repülés mellett persze a földön is igyekeznek jól érezni magukat: a nemzetközi est szokás szerint itt is jól sikerült, és még lesz egy boszorkányavató buli is, legalábbis a szervezők erre készülnek.

Nem kényeztetni el az időjárás a franciáknál versenyző lányokat: az eddigi beszámolók alapján még nem sikerült egy igazi jó időszámot sem lerepülni. Ennek ellenére a küzdelem nagy: az 15 méteres géposztályban Orsi a mezőny első felében foglal helyet (hat nap után 400 ponttal lemaradva az elsőtől tízedik), míg **Márkus Timi** a terepezései miatt egy kicsit hátrébb, a 16. helyen áll. Az első ötben csak németek és franciákat találhatunk, úgyhogy ismét a helyieknél, valamint a nagyon erős német válogatottnál van az előny.

Az első héten több napon is rossz idő volt, így egymás után három versenyszámot is töröltek. Orsi viszont jól kezdett: a második nap után az első helyen állt (erről mi is írtunk korábban). Azóta egy kicsit hátrébb csúszott az összetettben, de kiegyensúlyozott teljesítményével őrzi a helyét a mezőny első felében, és eddig nem szedett össze nagyon nagy hátrányt a kategória elejéhez képest.

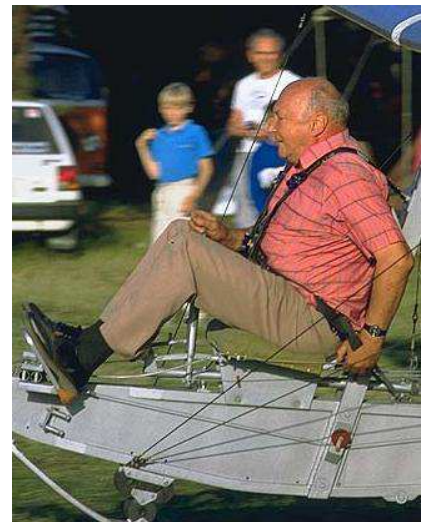
Nagyágyúk az EB-n, esélyes magyarok visszamondták a versenyt. Sokan vártuk már az ostróvi EB kezdetét, ugyanis a tervek szerint itt tért volna vissza a nemzetközi színtérre az eddigi egyetlen magyar vitorlázórepülő világbajnok, Gulyás Gyuri. Sajnos azonban munkája nem tette lehetővé, hogy két és fél hétre el tudjon menni Lengyelországba, ezért végül múlt hét hétfőn nélküle kelt útra a magyar válogatott **Gönczi Péter** edző vezetésével.

Szintén nem tudta megoldani a részvételt Szabó Péter, akinek az utolsó héten kellett visszalépnie, szintén munkaügyi okokból. A két standard géposztályban megüresedett helyre végül az Magyar Vitorlázórepülő Szövetség elnökségi döntése alapján **Kapuy Gábort, (MSE)** az ifjúsági keret tagját nevezték be, akinek ez a verseny kiváló alkalmat kínál arra, hogy megismerje a lengyel síkságot, és így még jobb eredményt érhessen el az augusztus elején Lesznóban kezdődő ifjúsági világbajnokságon.

Klub géposztályban az eredeti felállásban szerepel a magyar csapat: Hamar Zoltán és Tamás Ferenc képviselik a hazai színeket. Az első napok alapján egyelőre nem áll rosszul a magyar csapat: Zoli tegnap megnyerte a számot, így feljött a kilencedik helyre, míg Feca három helyet javítva tegnap estére feljött a 12. helyre, de nagyon sűrű a mezőny eleje, és sok idő van hátra a versenyből is.

Kapuy Gábor az első nap terepre szállt, de azóta minden nap hazaért, viszont az első napi eredménye miatt a mezőny második felében foglal helyet. Az ő kategóriáját egyébként Sebastian Kawa vezeti, majdnem százszázalékos teljesítménnyel, három napi győzelemmel. A sokszoros világ- és Európa-bajnok tegnap is csak egy pontot kapott a végül első helyen végző honfitársától Lukasz Wójcziától, így magabiztosan vezet. Klub géposztályban a cseh Roman Mracek az első, mögötte két németet találhatunk, Gerrit Feigét és Lars Hagemannt.

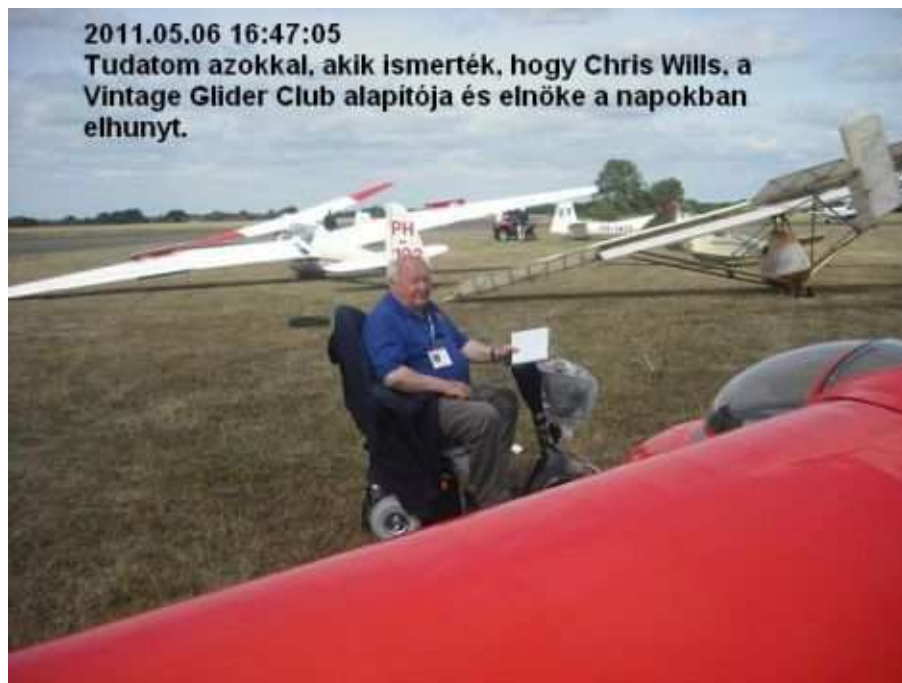




Wills egy Zöglinget próbál

1983-ban az MHSz vállalta az évenként más-más országokban megrendezendő OldTimer találkozót.

A rendezvény helyszíne Farkashegy Repülőtér volt, de egy napra áttelepült az öreg repülőgépek egy része Hármashatárhegyre. Volt gumiköteles indítás, csörlés és vontatás is.



Chris Wills Nyitrán az OldTimer találkozón.

a hetvenes évek elején. Maga köré gyűjtötte hasonló hagyományörző gondolkodású repülőket, és 1972-ben megalapították az Oldtimer Vitorlázórepülő Klubot (angolul VGC).

Célkitűzésüket érdemes szó szerint idézni:

„A történelmi és régi vitorlázó repülőgépek megőrzésének, helyreállításának és repülésének nemzetközi elősegítése, az ezekre vonatkozó információk gyűjtése, megőrzése és közreadása; a vitorlázó repüléssel kapcsolatos dokumentációs és tárgyi emlékek elhelyezése és megőrzése; együttműködés és kapcsolattartás az állami szervekkel és más érdekelt szervezetekkel a tagság legmegfelelőbb érdekvédelmének biztosítása érdekében; általában minden olyan tevékenység, amely hozzájárulhat a VGC célkitűzéseinek eléréséhez.”

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



Read more: <http://harmashatarhegy.hupont.hu/16/oldtimer-mozgalom/#ixzz2gJ2dJXX5>

A Vitorlárórepülő OldTimer találkozót évenként más-más országban szokás megrendezni. Budapest Farkashegy repülőtéren 1983-ban történt meg ez a nagy esemény először.

Amit az OldTimer találkozóról tudni illik: Wills angol sportrepülő barátunk agyában pattant ki az a gondolat, hogy az előregedő viorlázórepülőgépeket nem kell kiselejtezni, hanem megfelelő karbantartással tovább lehet használni. Létrehozta az összetöréstől megmentett repülőgépek találkozóját.

**A Hármashatárhegyre áttelepült öreg repülőgépek.
Volt gumiköteles indítás, csörlés és vontatás is.**

**A lelkes repülőgépe a Scud 2.
Igen körülményes volt a beszállás.**





A híres Minimoa is megkóstolta Hármashatárhegy levegőjét.

Néhány kép a közelmúltból.



Repülőgépeink előkészítése.



A siklóernyősök nyílt napja.



Egy nagydobos aggregátorral gyarapodtunk, mely teherautó platóján „pihen”.



A vitorlázórepülők esti sorakozója.

2013. évben felmerült a névkiegészítés megvalósítása. Első esetben Sajti János fia, ifj. Sajti János fordult hozzám azzal a kéréssel, hogy egészítsük ki a repülőtér nevét és nevezzük el „**Sajti János Hármashatárhegyi Sportrepülőtér**”-nek. Sajti János ugyanis 1972-ben igen kemény munkával elérte azt, hogy a negyedik éve szunnyadó, kihasználatlan és elgazosodó sportrepülőtéren ismét meginduljon a sportrepülés. Erre az volt a válaszom, hogy ha valóban névkiegészítésre gondolunk, akkor csak Rotter Lajos neve kerülhet szóba, aki 1933-ban felfedezte Hármashatárhegyet. Megegyeztünk, hogy akkor apja emlékére egy táblát helyezünk el a hangár falán. Ennek nem látom akadályát.

A névkiegészítés azonban csak **Rotter Lajos** nevéhez fűződhet, Sajti János emléktáblát kap.

A két emléktáblát 2013. október 12-én helyezük el a hangár falán.



Read more: <http://harmashatarhegy.hupont.hu/61/sajti-janos#ixzz2f33zkq97>

Az élet tehát zajlik 1933 óta Hármashatárhegyen, de meddig? Ez itt a kérdés.

A repülőtér természetvédelmi terület része, állami tulajdon a Nemzeti Vagyonkezelő Zrt. kezelésében.

A közelmúltban kapott egy azonnali hatályú felmondó levelet a Hármashatárhegyen működő Műegyetemi Sportrepülő Egyesület (MSE). Ebben a levélben az áll, hogy az egyesületnek 30,896.666.-Ft tarozása van, melyhez még adódik 4,962.000.-Ft. Ezt az összeget 30 napon belül köteles az Egyesület a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt-nek átutalni. Az indoklás eléggé zavaros. Az MSE-nek sohasem volt ennyi pénze és nem is tartjuk jogosnak a követelést.

Az MSE közfeladatot hajt végre – mint minden sportegyesület - azzal, hogy az állampolgárok részére folyamatosan sportolási lehetőséget biztosít és azt folyamatosan fenntartja. Az állam támogatja a közfeladatokat végző szervezetek munkáját. A Nemzeti Vagyonkezelő Zrt. pedig az állam képviselőjében jár el. Itt valamilyen fatális félreértés van, mert a közfeladat elvégzéséért állami támogatás jár/na.

Dúzs István

A nyolcvan éves Hármashatárhegyi Sportrepülőtér az 1933. évi megnyitása óta a napokban éli át legnagyobb megpróbáltatását.

A sportrepülőtér „Természetvédelmi terület.” Állami tulajdon a Nemzeti vagyongazdálkodási Zrt. kezelésében. Az MSE szerződés alapján használja a területet, folyamatosan fenntartva a sportrepülési lehetőséget.

2013. július 02-i dátummal írott, július 17-én kézhez vett levélben a Nemzeti Vagyongazdálkodási Zrt. felmondta a szerződést 30 napos határidővel. A felmondás indoklása eléggé zavaros, félrevezető és megalapozatlan. (A levél és a válaszlevél mellékelve.)

Az MSE 1972 augusztus 19-e óta Hármashatárhegyen működik. Az ország legnépesebb klubja közé tartozik 200 fő körüli taglétszámával.

Az MSE-ben működő szakosztályok:

- 1. Vitorlázó- és motorosrepülő,**
- 2. Hólégballon,**
- 3. Sárkányrepülő,**
- 4. Ultrakönnyű repülő,**
- 5. Siklóernyős,**
- 6. Hagyományőrző.**

A Hármashatárhegyi Sportrepülőtér 1933 óta a vitorlázórepülők „birodalma”.

MOST HOVÁ MENJÜNK???

Hármashatárhegyet 1935-ben meglátogatta Georgii, a híres német meteorológia-professzor és kijelentette, hogy;

„HÁRMASHATÁRHEGY CSAK MÉRETEIT TEKINTVE MARAD EL A WASSERKUPPE MÖGÖTT.”

Ez év őszén tervezzük a 80 éves jubileumi ünnepség megrendezését. A rendezvény megtartását a környéken élő, - sportrepülést kedvelő, vagy megismerni kívánó - lakosok és tanulók meghívását Bp. II. Kerület Önkormányzata 50.000.-Ft-al támogatja.

Dúzs István

WASSERKUPPE 102 éves és virágzik.



HHH

80

éves

és fölötté alkonyodik az égbolt.

Hármashatárhegy Tető sorsa.

**PEST MEGYEI FŐÜGYÉSZSÉG
KÖZÉRDEKVÉDELMI OSZTÁLY**

1592 Budapest, Pf. 600., XIV. Szugló u. 14.

Tel.: 273-5100, Fax: 273-5303

P.M. 613/2013/5-I.

Dr. Boros György ügyvéd úrnak

Budapest

Lajos u. 91. III/33.

1036

Tisztelt Ügyvéd Úr!

A Pilótacentrum Kft. képviselőjében előterjesztett felülvizsgálati kérelmére utalással a következőkről tájékoztatom.

A Pilótacentrum Kft. az iránt fordult az ügyészséghez, hogy a budapesti III. kerületi 016536/88. helyrajzi számú külterületi ingatlan tulajdonjogi helyzetének rendezése érdekében kezdeményezzünk érvénytelenségi pert. Tájékoztattuk a korábbi jogi képviselőt, dr. Nébald Györgyöt, hogy törvényes lehetőséget a perindításra nem látunk.

Ön felülvizsgálati kérelmet nyújtott be az állásfoglalásunk megváltoztatása érdekében a Legfőbb Ügyészség Közérdekvédelmi Főosztályához címzetten. A kérelmét a saját hatáskörünkben vizsgáltuk ki, amelynek eredményeként a korábbi levelünkben leírt tényállást az alábbiakkal egészítjük ki.

A Nemzeti Földalapkezelő Szervezet a Budapesti 1. számú Körzeti Földhivatalnál 2012. december 10. napján azt kezdeményezte, hogy rendezze a földhivatal a saját hatáskörében – más ingatlanok mellett – a budapesti III. kerületi 016536/88 helyrajzi számú földrészlet tulajdoni állapotát is. Állítsa helyre az eredeti ingatlan-nyilvántartási helyzetet oly módon, hogy a Magyar Állam tulajdonjogát, és a Pilisi Állami Parkerdőgazdaság kezelői jogát jegyezze az ingatlanra vissza. Kérelmének indokál arra hivatkozott, hogy törvénytörtő állapot alakult ki azzal, hogy az ingatlan tulajdonjogát jogi személy szerezte meg. A Pilisi Parkerdőgazdaság ezen túlmenően 1994. október 17. napján módosította az eredeti bejegyzési kérelmét. Az ingatlant meg kívánta osztani úgy, hogy a termőföldnek nem minősülő alrészletek (lakóház, udvar, gazdasági épületek) önálló helyrajzi számra kerüljenek. Ezekre vonatkozóan előadta, hogy megosztási engedélyt fog csatolni, a további alrészleteket illetően pedig visszavonta a bejegyzési kérelmét. Mindezek a földhivatal eljárása során figyelmen kívül maradtak.

A Budapesti 1. számú Körzeti Földhivatal a 2012. december 19. napján meghozott 200455/1/2012. számú határozatával az ingatlan tulajdoni lapján a Pilisi Parkerdő Zrt.

tulajdonjogára vonatkozó bejegyzést megszüntette, és az ingatlanra kiigazítás jogcímén a Magyar Állam tulajdonjogát és a Pilisi Parkerdő Zrt. kezelői jogát jegyezte vissza. A döntésnek az volt az indoka, hogy tévesen került sor a részvénytársaság tulajdonjogának bejegyzésére, tekintve, hogy a bejegyzési kérelmet utóbb visszavonták.

Ezt a határozatot a Budapest Főváros Kormányhivatal Földhivatala – a Pilisi Parkerdő Zrt. fellebbezése alapján eljárva – a 2013. március 11. napján meghozott 30287/3/2013. számú határozatával megsemmisítette, és az elsőfokú ingatlanügyi hatóságot új eljárás lefolytatására utasította. Kimondta, hogy téves volt a Földalapkezelő Szervezet beadványát kijavítási kérelemnek tekinteni és akként elbírálni.

A Budapesti 1. számú Földhivatal a megismételt eljárás eredményeként 2013. március 22. napján meghozott 67129/2/2013. számú határozatával elutasította a Nemzeti Földalapkezelő Szervezet kérelmét. A határozatának indokolásában arra hivatkozott, hogy a Nemzeti Földalapkezelő Szervezet kérelme tulajdonjog törlésére és az eredeti ingatlan-nyilvántartási állapot visszaállítására irányult, amelyhez azonban bírósági, hatósági határozat lett volna szükséges, ilyen okiratot viszont a kérelmező nem csatolt.

A Nemzeti Földalapkezelő Szervezet fellebbezett az elsőfokú határozat ellen. A másodfokú ingatlanügyi hatóság a 2013. május 8. napján meghozott 30718/1/2013. számú határozatával az elsőfokú határozatot megváltoztatta, és elrendelte az ingatlanon az eredeti állapot visszaállítását, a Pilisi Parkerdő Zrt. tulajdonjogának törlését és a Magyar Állam tulajdonjogának, valamint a Pilisi Állami Parkerdőgazdaság kezelői jogának a visszajegyzését az eredeti ranghelyen. A döntésének indokolása szerint a Nemzeti Földalapkezelő Szervezet beadványát a részvénytársaság tulajdonjogának bejegyzéséről szóló, 243140/1/1994. számú határozat ellen irányuló fellebbezésként kellett elbírálni. A fellebbezést pedig határidőben benyújtottnak kellett tekinteni, mert az eredeti bejegyzési kérelem érkezésének időpontjára figyelemmel alkalmazandó 1972. évi 31. tvr. (Inytvr.), továbbá az 1957. évi IV. törvény (Áe.) is a fellebbezés előterjesztésére időben csupán annyi korlátot szab, hogy azt a határozat kézbesítésétől számított 30 napon belül kell megtenni. Márpedig a jelen esetben – vétívek hiányában – nem lehetett megállapítani, hogy az elsőfokú földhivatali határozatot a Nemzeti Földalapkezelő Szervezet mikor vette át. Érdemben pedig azért találta a fellebbezést alaposnak a másodfokú ingatlanügyi hatóság, mert a kerületi földhivatal annak ellenére jegyezte be az ingatlan egészére a részvénytársaság tulajdonjogát, hogy a kérelmező az eredeti kérelmét később módosította. Részben visszavonta azt, és csak a termőföldnek nem minősülő alrészletekre vonatkozóan tartotta fenn, az ingatlanok megosztásához szükséges engedélyeket ugyanakkor nem csatolta be. Hiányzott ezen túlmenően az apportlistáról az ügyvéd (jogtanácsos) ellenjegyzése is.

A másodfokú határozat nyomán a Budapesti 1. számú Földhivatal a 2013. május 9. napján meghozott 90996/1/2013. számú határozatával a 16536/88 helyrajzi számon nyilvántartott földrészletről törölte a Pilisi Parkerdő Zrt. tulajdonjogát, és visszajegyezte arra földrendezés jogcímén eredeti rangsorában a Magyar Állam

tulajdonjogát, és a Pilisi Állami Parkerdőgazdaság kezelői jogát. (A földhivatali eljárás más, további ingatlanokat is érintett, amelyek vonatkozásában is azonos döntés született.)

A Pilótacentrum Kft. ügyészséghez intézett kérelme arra irányult, hogy a Pilisi Parkerdő Zrt. tulajdonjogának a budapesti III. kerületi 016536/88 helyrajzi számú ingatlanról való törlése iránt indítsunk keresetet.

Az Inytv. 62.§ (1) bekezdés a) pontja aa) alpontja szerint keresettel kérheti a bíróságtól a bejegyzés törlését és az eredeti állapot visszaállítását érvénytelenség címén az, akinek nyilvántartott jogát a bejegyzés sérti, továbbá az ügyész.

A földhivatali eljárás eredményeként a szóban forgó ingatlanon az eredeti állapotot visszaállították. Az ingatlan jelenleg – a tulajdoni lap tanúsága szerint – a Magyar Állam tulajdonában áll. Az ingatlan-nyilvántartási törlési per megindításának ezért hiányzik jelenleg a jogalapja.

A másodfokú ingatlanügyi hatóság határozatát azonban a Pilisi Parkerdő Zrt. bírósági felülvizsgálati kérelemmel támadta meg a Fővárosi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróságon. Ezen közigazgatási per eredménye az érvénytelenségi törlési per megindításának előkérdése. Ezen közigazgatási per befejezését követően, annak eredményéhez képest ~~fogunk tudni dönteni~~ a keresetünk esetleges benyújtása felől.

Megvizsgáltuk azt is, hogy a bejegyzett ~~kezelői jog~~ ~~kapcsán~~ ~~tehetünk-e~~ ügyészi intézkedést, tekintve, hogy a kezelői jog jelenleg – az eredeti állapot visszaállításának folyamányaként – a már nem is létező Pilisi Állami Parkerdőgazdaság javára szól. A kezelői jog mikénti rendezése azonban ugyancsak a közigazgatási per eredményének függvénye. Ha a bíróság a részvénytársaság keresetét elutasítja, úgy az érintett felek feladata lesz elsődlegesen, hogy a kezelői jog tárgyában a megváltozott jogi feltételekhez igazodó megállapodást kössenek, amely megállapodás alapján aztán a földhivatal a kezelői jogot illetően az ingatlan-nyilvántartásba jogszerű bejegyzést eszközölhet. Mindezek elmaradása esetén jöhet szóba esetlegesen az ügyészség fellépése.

Kérem, hogy a közigazgatási per eredményéről a főügyészséget annak idején tájékoztatni szíveskedjék.

Budapest, 2013. augusztus 6.

Üdvözlettel:

dr. Rózsa Beáta
dr. Rózsa Beáta
főügyészségi ügyész



A Nemzeti Közlekedési Hatóság levele.



Műgyetemi Sportrepülő Egyesület

1368 Budapest, Pf. 184.

Tárgy: üzemben tartási engedély visszavonása

Iktatószám: LR/RK/NS/A/1811/5/2013

Ügyintéző: Feketéné Solti Virág

HATÁROZAT

A Nemzeti Közlekedési Hatóság Légügyi Hivatala (1675 Budapest, Pf.: 41.) (a továbbiakban: Hatóság) által LR/RK/NS/A/1811/0/2013 iktatószámon a Hármashatár-hegyi IV. osztályú repülőtér üzemben tartásának felülvizsgálatára vonatkozó hatósági eljárásban a **Műgyetemi Sportrepülő Egyesület részére** kiadott (1368 Budapest, Pf. 184., a továbbiakban: Ügyfél), LR/RK/NS/B/2760/1/2011 iktatószámú repülőér üzembentartási tevékenységi engedélyét

visszavonja.

A Hatóság döntése ellen a közlést követő naptól számított 15 napon belül lehet fellebbezést előterjeszteni. A fellebbezést a végzést kibocsátó Légügyi Hivatalnál (1675 Budapest Pf.: 41.), – de a Nemzeti Közlekedési Hatóság Központjához címzetten – lehet előterjeszteni. A fellebbezésről a Nemzeti Közlekedési Hatóság Központja dönt.

A fellebbezési eljárás díjköteles. Az első fokon eljáró közlekedési hatóság határozata ellen benyújtott fellebbezés illetéke az illetékekről szóló 1990. évi XCIII. törvény 29. § (2) szerint 5000 Ft. azaz ötezer forint. A jogorvoslati eljárás illetékét a fellebbezés benyújtásával egyidejűleg kell illetékbélyegen leróni.

Indokolás

A Hatóság a légi közlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény 50/A. § (2) és (4) bekezdése alapján, hivatalból indult hatósági eljárás keretében felülvizsgálta a Hármashatár-hegyi IV. osztályú, nem nyilvános repülőtérén az **Ügyfél** üzembentartási tevékenységét.

A légi közlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény 37. § (b) pontja alapján nem nyilvános repülőtér a tulajdonos, illetve az üzemben tartó engedélye alapján vehető igénybe. A Hatóság a nem nyilvános repülőtér esetében alapvető feltételének tartja az ingatlan tulajdonosának hozzájárulását az üzembentartáshoz.

Az **Ügyfél** üzembentartási tevékenységét az ingatlan tulajdonosával, a Magyar Nemzeti Vagyongazdálkodási Zrt. (a továbbiakban: MNV Zrt., 1368 Budapest, Pf. 184.) jogelődjével, a Kincstári Vagyoni Igazgatósággal 1998. május 20. napján kötött vagyongazdálkodási szerződés alapján gyakorolta. A felek között kötött szerződés 5. 3. pontja szerint: „A szerződő felek a Szerződést indokolt esetben, legkésőbb a hatálybalépést követően 15 év elteltével – a Tv. tulajdonjog átruházására vonatkozó rendelkezései figyelembe vételével – felülvizsgálják.” Figyelemmel arra, hogy a szerződésben megállapított határidő eltelt, a Hatóság az LR/RK/NS/A/1811/0/2013 iktatószámú végzésében felhívta a MNV Zrt.-ét, hogy nyilatkozzon arról, felülvizsgálták-e a szerződő felek a szerződést, illetve a felülvizsgálatot

NSA FŐOSZTÁLY – REPÜLŐTÉRI ÉS KÖRNYEZETVÉDELMI OSZTÁLY

2220 Vecsés, Lincoln út 1. Quadrum Irodaház • 1678 Budapest, Pf.: 41.

telefon: +36 1 273 5533 • fax: +36 29 354 224 • web: www.nkh.hu

követően az MNV Zrt., mint tulajdonos, továbbra is fenntartja-e hozzájárulását a repülőtér üzemeltetéséhez.

Az MNV Zrt. 2013. szeptember 19. napján MNV/01/71370/1/2013 iktatószámom kelt levelében tájékoztatta a Hatóságot, hogy 2013. június 17. napján az MNV Zrt. azonnali hatállyal felmondta a szerződést, amivel kapcsolatban jelenleg az MNV Zrt. és a Műgyetemi Sportrepülő Egyesület között jogvita alakult ki. A beadványban az MNV Zrt. azt is egyértelműen kijelentette, hogy visszavonja a repülőtér üzemeltetésére vonatkozó tulajdonosi hozzájárulását.

A Hatóság LR/RK/NS/A/1811/2/2013 iktatószámú végzésében értesítette az Ügyfelet, hogy a repülőtér üzemben tartásának vizsgálata tárgyában hatósági eljárást indított, illetve LR/RK/NS/A/1811/3/2013 iktatószámú végzésében nyilatkozattételre hívta fel az Ügyfelet a repülőtér üzemeltetésére vonatkozó tulajdonosi hozzájárulás helyzetével kapcsolatban.

Az Ügyfél 2013. szeptember 29. napján kelt levelében tájékoztatta a Hatóságot, hogy a tulajdonossal kialakult jogvitát Bírósági peres útra terelték.


Tekintettel arra, hogy a légiközlekedési hatóság eljárásaiban a repülés biztonsága érdekében az üzemeltetési tevékenység ellátásához a repülőtér tulajdonosának folyamatos támogatása szükséges, nem képzelhető el, hogy a tulajdonos és az üzemeltető között kialakult, gyakran évekre elhúzódó jogvita miatt rendezetlen viszonyok uralkodjanak a repülőtereken, adott esetben a tulajdonos nem járul hozzá a repülőtér használatához, míg az üzemeltető engedélyezi azt. A Hármashatár-hegyi IV. osztályú repülőtér esetében a tulajdonos minden kétséget kizáróan visszavonta az üzemeltetési hozzájárulását, így a jelenlegi helyzetben a **Műgyetemi Sportrepülő Egyesület** üzemeltetési engedélyének visszavonása volt indokolt.

Fentiekre tekintettel a Hatóság a rendelkező részben foglaltak szerint döntött.

A Hatóság döntését a Ket. 29. § (1) bekezdése, 71. § (1) bekezdése valamint a 102. § (1) bekezdése, és a 104. § (1) bekezdése alapján hozta meg a Hatóság.

A fellebbezés lehetősége a Ket. 98. § (1) illetve a 99. § (1) bekezdés alapján biztosított. A rendelkező részben szereplő döntés meghozatala során a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. CXL. törvény (a továbbiakban: Ket.) 20. § (1) bekezdésében, továbbá a Nemzeti Közlekedési Hatóságról szóló 263/2006. (XII. 20.) Korm. rendelet 5. § szakaszában, valamint a légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény 3. § (1) bekezdésében megjelölt hatáskörben és illetékességi területen járt el a Hatóság.

Budapest, 2013. október „ 8 „


Törőcsik József
főosztályvezető

A határozatot tértivevénnyel kapja:

- 1.) Műgyetemi Sportrepülő Egyesület (1368 Budapest, Pf. 184.)
- 2.) Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt. Vagyonkezelők Vagyongazdálkodási Igazgatóság (1399 Budapest, Pf.: 708.)
- 3.) Irattár

NSA FŐOSZTÁLY – REPÜLŐTÉRI ÉS KÖRNYEZETVÉDELMI OSZTÁLY
2220 Vecsés, Lincoln út 1. Quadrum Irodaház • 1678 Budapest, Pf.: 41.
telefon: +36 1 273 5533 • fax: +36 29 354 224 • web: www.nkh.hu

A Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt-vel folytatott levelezés még tart a rendezés érdekében, bírósági beadványunkat elküldtük a szerződés felmondásával kapcsolatban, de a Nemzeti Közlekedési Hatóság már úgy cselekszik, mintha a Műegyetemi Sportrepülő Egyesület (MSE) és Hármashatárhegy ügye minden részletében negatív eredménnyel zárult volna.

Tisztelt Nemzeti Közlekedési Hatóság!

Szerintünk a segítőszándék és megértés teljes hiánya vezérli Önöket.
Kérjük az üzembentartási engedély visszavonásának törlését.

Tisztelettel: Dúzs István elnök
Hármashatárhegyi Sportrepülésért Alapítvány
a sportrepülők és egyesületeik érdekvédelmi szervezete.

Ez az összeállítás a **Hármashatárhegyi Sportrepülésért Alapítvány (HSA)** gondozásában készült.



"HÁRMASHATÁRHEGYI SPORTREPÜLÉSÉRT" ALAPÍTVÁNY



Alapítva 1990

közhasznú szervezet

A sportrepülők és egyesületeik érdekvédelmi szervezete.

1028 Budapest Arad u sportrepülőtér

Levélcím: **1368 Budapest Pf: 184.**

Tel/fax: 376-51-10

Adószám: 18006379-1-41 e-mail: hhh.sa@index.hu

honlap: <http://www.harmashatarhegy.hupont.hu/>

Pénzforgalmi jelzőszám: 11713005-20413260. OTP Bank Rt Északpesti Régió

Mint érdekvédelmi szervezet szerepel az Országgyűlés Titkárságának listáján.

Tisztelt adófizető állampolgárok!

Az adójuk 1 %-át a következő adószámra kérjük felajánlani: 18006379-1-41

Pénzadományt a 11713005-20413260 bankszámlaszámra kérjük átutalni, vagy befizetni.

Köszönjük a támogatásukat.