100 éves



Székesfehérvár repüléstörténete

Városi Levéltár és Kutatóintézet

100 éves Székesfehérvári repüléstörténete

A kiadvány a 2016. november 8-án bemutatott köztéri tablókiállítás anyaga alapján készült.

Szerkesztette:
Gondos László muzeológus
HM Hadtörténeti Intézet és Múzeum

HADTÖRTÉNETI INTÉZET ÉS MÚZEUM

Szöveg:
Gondos László
Kegye Győző
Józsa Dávid

Kiadványterv és tördelés:
Takács Péter

Nyomdai munkák:
Alto Nyomda Kft., Székesfehérvár

ISBN 978-963-8406-14-9

Kiadó:
Városi Levéltár és Kutatóintézet, Székesfehérvár

Felelős kiadó:
Csurgai Horváth József igazgató

Köszönetet mondunk mindazoknak, akik segítséget nyújtottak a kiállítás, illetve a kiadvány illusztrációs anyagának összeállításában:
Albatrosz Repülő Egyesület, MNL Fejér Megyei Levéltára, Gibás Andor, Gondos László, HM Hadtörténeti Intézet és Múzeum, Józsa Dávid, Kálmán Piroska, Kasza József, Kegye Győző, Laczkó Gábor, Ládás Károly, Muray Tibor, Nagy Attila, Németh Tibor, Pozsonyi Imre, Rekettyés család, Rotter Lajos, Simon Erika, Simon László, Szilády Dezső, Vándor Károly, Zsák Ferenc

Tilos a kiadvány bármely részét vagy egészét elektronikus rendszerben rögzíteni, tárolni vagy lemásolni a kiadó, illetve a jogtulajdonosok előzetes engedélye nélkül!

© Városi Levéltár és Kutatóintézet, 2016
© Szerzők, 2016
© Jogtulajdonosok, 2016

TARTALOM

Repülés az Osztrák–Magyar Monarchiában (1909–1918) 4

Sóstó, 1916:
A székesfehérvári repülőélet kezdetei 6

A 17-es gyalogezred repülőásza:
Fejes István törzsőrmester (főhadnagy) 10

Katonai repülés a két világháború között 12

A sóstói repülőgép-javító üzem és repülőtér (1919–1945) 14

Székesfehérvár–Sóstón épített repülőgéptípusok 16

Sóstói pillanatképek az 1930-as évekből 18

Székesfehérvár–Börgönd 20

Székesfehérvárhoz kötődő repülőászok 22

A II. világháborút követő újjászervezés (1948–1957) 24

Helikopterek a börgöndi betonon (1973–1992) 26

A székesfehérvári sportrepülés (1942–1962) 28

Szovjet repülőalakulatok Székesfehérváron (1968–1989) 32

Az elődök példája kötelez: Albatrosz Repülő Egyesület 1989-től napjainkig 34

Alig tizenhárom évvel azt követően, hogy a Wright testvérek, Wilbur és Orville 1903. december 17-én motoros repülőgépükkel a levegőbe emelkedtek az Egyesült Államokbeli Kitty Hawk homokos tengerpartján, Székesfehérvárra is bekopogtatott a repülés. Az 1916-ban bekövetkező esemény apropóját, sajnálatos módon, az I. világháború eseményei és ipari/logisztikai igényei generálták, ám a tény akkor is tény marad: ősi koronázóvárosunkban az aviatika 100 évvel ezelőtt ütött tanyát és azóta is töretlenül kötődik, ragaszkodik a városhoz. Hazánk városai közül csupán Budapest (1909), Szolnok (1911), Szeged (1914), Szombathely (1915) tekinthet vissza hosszabb repülőmúltra, de ha a történelmi Magyarország területét tekintjük, Újvidék (1911), valamint Arad (1915) és Kolozsvár (1915) nevével sem bővül túl hosszúra a lista. Az alább következő rövid fejezetek a székesfehérvári repülőélet százéves történetébe nyújtanak korántsem teljes bepillantást.



A 9. repülőszázad egyik Hansa-Brandenburg C.I repülőgépe a tiroli fronton 1918 tavaszán
Forrás: MNL Fejér Megyei Levéltára – Mattern József hagyatéka

Repülés az Osztrák-Magyar Monarchiában (1909-1918)

A magyar aviatika kezdetei 1909-ig nyúlnak vissza, amikor egy Budapest melletti katonai gyakorlótéren felépült a rákosi hangárváros, melyet hamarosan benépesítettek a Zsélyi Aladárhoz, illetve Kvasz Andráshoz hasonló lelkes pilóták és repülőkonstruktőrök. Hogy mindez lehetővé vált, ahhoz nagy lökést adott a La Manche-csatornát átrepülő Louis Blériot budapesti látogatása és nagy sikert hozó repülőbemutatója, amire 1909. november 15-17. között került sor. De nem csak a civilek figyeltek fel az aviatika fejlődésére. Az Osztrák-Magyar Monarchia hadvezetése, hasonlóan a többi európai hatalomhoz, gyorsan felismerte a repülőgépekben rejlő katonai potenciált, így már 1910-ben megkezdte repülőerői szervezését. Az 1890-ben felállított császári és királyi Léghajós Részleg (k.u.k. Luftschifferabteilung), melynek helyét 1916-ban vette át a cs. és kir. Légjárócsapat (k.u.k. Luftfahrtruppe), az I. világháború kitörésekor 12 kötött léggömbös osztagból és 13 repülőszázadból állt. A Szerbia, majd Oroszország ellen mozgósított repülőszázadok Lohner és Etrich-Taube típusú, fegyvertelen gépeket használtak, elsődlegesen felderítő céllal. 1915-től sokszor már a tüzérség tűzvezetését is a levegőből irányították, miközben egyre többször szereltek géppuskákat a bevetésre induló repülőgépekre. A monarchia első, nagy kötelékben végrehajtott bombázása 1916. február 14-én Milánó városának egyik elektromos erőműve ellen irá-



Az osztrák–magyar gyártású Albatros D.III változat volt a császári és királyi Légjárócsapat legsikeresebb vadászrepülőgép-típusa
Forrás: HM HIM



A kétüléses Hansa-Brandenburg C.I felderítő repülőgép volt az Osztrák–Magyar Monarchia legnagyobb számban bevetett típusa
Forrás: MNL Fejér Megyei Levéltára – Mattern József hagyatéka



Osztrák–magyar tábori pilóták pihennek két bevetés között

Forrás: MNL Fejér Megyei Levéltára – Mattern József hagyatéka



19 igazolt légi győzelmével Kiss József tiszthelyettes volt az I. világháború legeredményesebb magyar vadászpilótája

Forrás: HM HIM

nyult. A háború előrehaladtával, a harci tapasztalatok és szükségszerűségek figyelembe vétele mellett, 1915 második felétől megkezdődött a Légjárócsapat nagyarányú fejlesztése. Az újabb és újabb repülőszázadok felállítását az újonnan megnyíló olasz (1915), majd román (1916) frontok tették indokolttá. 1916-tól átlagosan havi 2 új repülőszázad megszervezését hajtották végre, ami 1917-re havi 4-re emelkedett. A fejlesztés motorját az 1914-től rohamtempóban bővülő repülőgépipar gyárai és üzemei jelentették. A 10 repülőgép- és 9 repülőgépmotor-gyárból 5 esett a Magyar Királyság területére (Lloyd, Magyar Repülőgépgyár Rt., MÁG, Ganz-Fiat és MARTA). 1917 szervezeti szinten is változásokat hozott: az addig vegyesen alkalmazott repülőszázadok mellett megjelentek a speciális bombázó- és vadászegységek is. Később a hadtest, hadosztály, távolfelderítő, fotóvadász, fotófelderítő és csatarepülő-századokkal még árnyaltabbá váltak a feladatok. 1918 októberében a Légjárócsapat állományához 2000 tiszt, 1850 altiszti és legénységi beosztású hajózó, valamint 38 000 fős földi kiszolgáló részleg tartozott. Amíg az osztrák-magyar légierő a keleti hadszíntereken a biztos légifölény tudatában harcolhatott, addig az olasz fronton súlyos veszteségekkel járó harcokat kellett megvívni az erős ellenséggel. Az antant légifölénye 1918 májusára a brit és francia repülőszázadok beérkezésével teljesen egyértelművé vált és a világháború befejezéséig megmaradt.

Hansa-Brandenburg D.I (KD) vadászrepülőgép Pergine repülőterén 1917 nyarán

Forrás: HM HIM



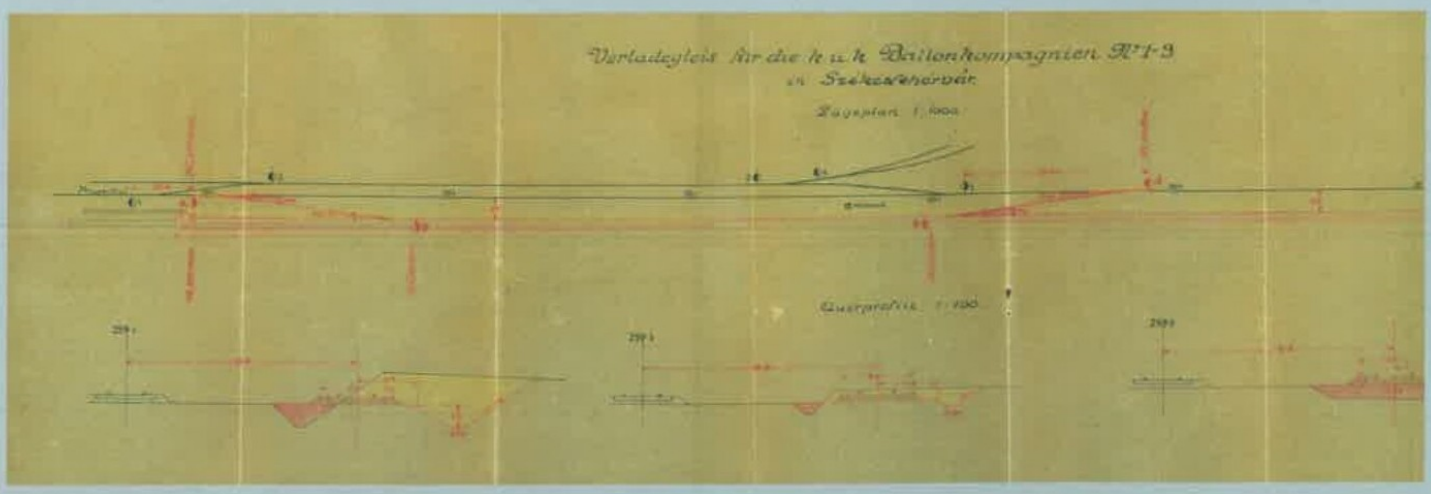


Az 1916–1917 során felépített hidrogéngázgyár romjai Sóstón
Forrás: Kegye Győző

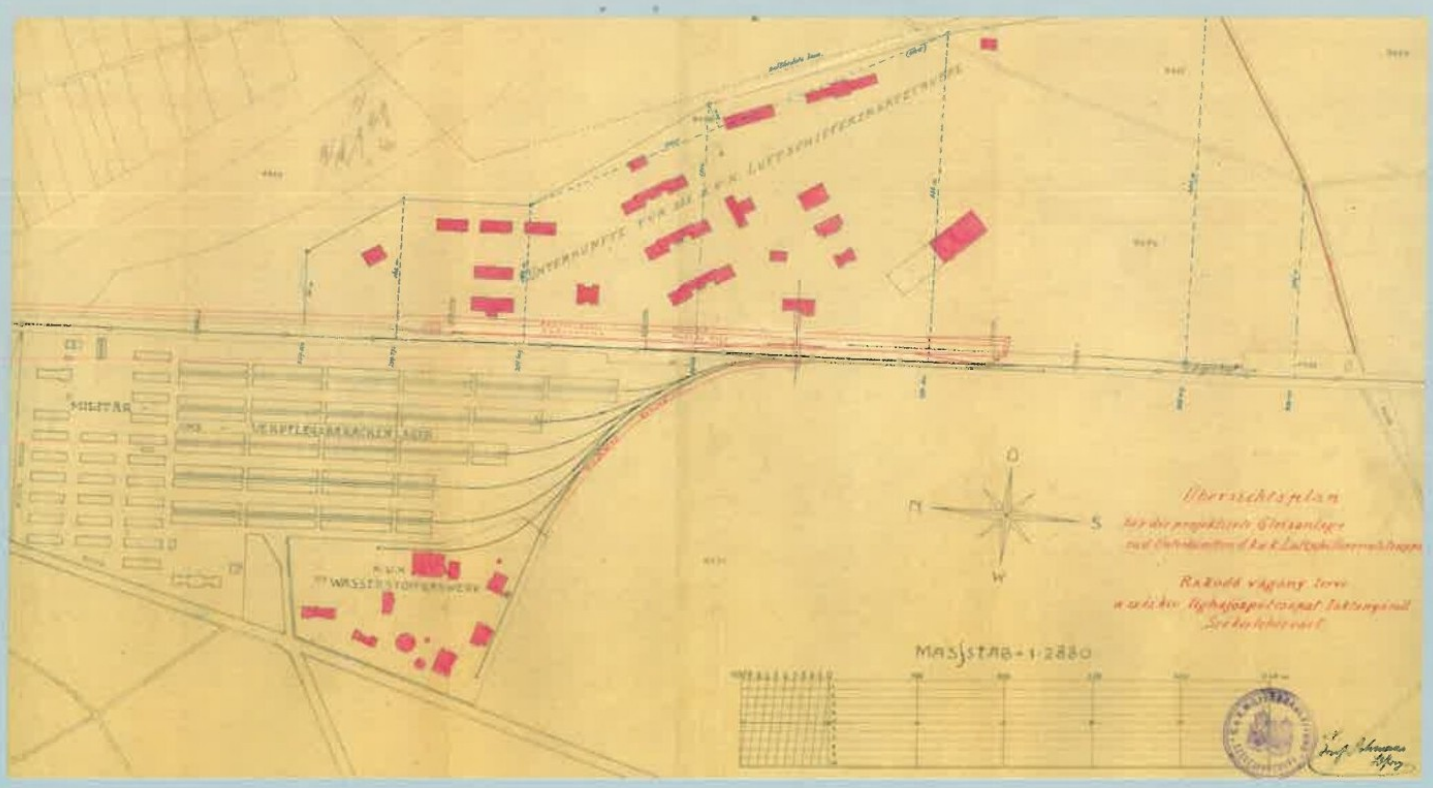
Sóstó, 1916: A székesfehérvári repülőélet kezdetei

A repülőerők 1915 második felében beinduló nagyarányú fejlesztésének és az azt kiszolgáló háttéripar erősítésének szándéka vetette fel először azt a gondolatot, hogy Székesfehérvár Sóstónak nevezett határában hidrogéngázgyárat és léghajóstelepet létesítsenek a frontokon bevetett, egyre szaporodó számú megfigyelőballonok ellátásának érdekében. Az előkészítő tárgyalásokat követően a földmunkák 1916 végén indultak be és hamarosan a szükséges iparvágány is kiépült. A telep 1917 őszén már 21 kisebb-nagyobb épülettel büszkélkedhetett, köztük műhellyel, hangárral és elektromos erőművel, míg a tíz épületből álló, a szabadbattyáni út mellett magasodó gyár 1917 végén kezdte meg működését. Erre annál is nagyobb szükség mutatkozott, mivel a repülőerőkhöz hasonlóan, a kötött megfigyelőballon-alakulatok is jelentős fejlesztéseken mentek át ebben az időben.

Az osztrák-magyar haderő ballonos részlegei a háború kitörésekor a vártüzérezredek alárendeltségébe tartoztak, vagyis a tüzérségi szervezet részét képezték és csak 1916-ban kerültek át a Légjárócsapat állományába. Az erődökben (pl. Przemyśl, Bécs, Krakkó vagy Cattaro) szolgáló 12 alegységet 1914 decemberére kivétel nélkül sikerült mobillá, azaz szükség szerint a front bármely pontján bevethetővé átszervezni. 1915 folyamán 4, 1916-ban 9, 1917-ben további 2 új tábori ballonos részleg került felállításra. A részlegek 1 darab 1000 köbméteres Parseval-Sigsfeld típusú kötött



A léghajós pótcsapat számára átadott terület szükséges feltöltéséről szóló előtanulmány
Forrás: Városi Levéltár és Kutatóintézet



A léghajós pótcsapat laktanyája, illetve a katonai raktárbázis, valamint a gázgyár közé tervezett vasúti rakodóvágány tervrajza
Forrás: Városi Levéltár és Kutatóintézet



Székesfehérvár szab.kir.város polgármestere.

6859/1912.sz.

T á r g y :

A székesfehérvári cs. és kir. katonai építés vezetőség kérelme a léghajós pótcsapat laktanyánál a cs. kir. szab. déli vaspálya mentén rakodó vágány építésének engedélyezése iránt.

H a t á r o z a t .

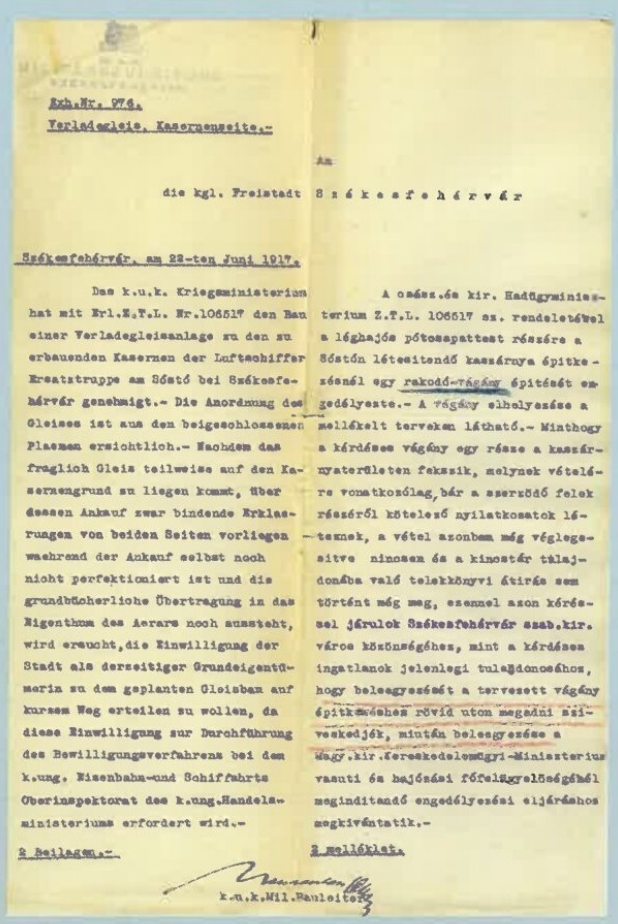
Miután a kérdéses rakodó vágány a 314- 11869/1916.sz. közgyülési határozattal a katonai kincstár részére már eladásra kijelölt területen létesittetik, és miután ezen területnek a katonai kincstár tulajdonába való telekkönyvi átirása folyamatban van, a kérelmezett rakodó vágány építése ellen Székesfehérvár szab. kir. város részéről kifogást nem emelek és a tervezett vágány építésébe beleegyezem.

Erről a székesfehérvári cs. és kir. katonai építésvezetőség / Sóstó / és a mérnöki hivatal ezen iratokkal értesittetik.

Székesfehérvár, 1917 julius hó 6.-án

Székesfehérvár szab.kir.város polgármestere.

A székesfehérvári katonai építésvezetőség jelentése a rakodóvágány építését engedélyező határozat megszületéséről
Forrás: Városi Levéltár és Kutatóintézet



Bth.Nr. 9716.
Verladegleis. Kasernenzeite.-

Am

die kgl. Freistadt S z é k e s f e h é r v á r

Székesfehérvár, am 22-ten Juni 1917.

Das k.u.k. Kriegsministerium hat mit Erl.M.F.L. Nr.106517 den Bau einer Verladegleisanlage zu den zu erbauenden Kasernen der Luftschiffer Ersatztruppe am Sóstó bei Székesfehérvár genehmigt.- Die Anordnung des Gleises ist aus den beigeschlossenen Plänen ersichtlich.- Nachdem das fraglich Gleis teilweise auf den Kasernengrund zu liegen kommt, über dessen Ankauf zwar bindende Erklärungen von beiden Seiten vorliegen während der Ankauf selbst noch nicht perfektioniert ist und die grundbücherliche Übertragung in das Eigenthum des Aerars noch aussteht, wird ersucht, die Einwilligung der Stadt als derzeitiger Grundeigentümerin zu dem geplanten Gleisbau auf kurzem Weg erteilen zu wollen, da diese Einwilligung zur Durchführung des Bewilligungsverfahrens bei dem k.ung. Eisenbahn-und Schiffahrts Oberinspektorat des k.ung.Handelsministeriums erfordert wird.-

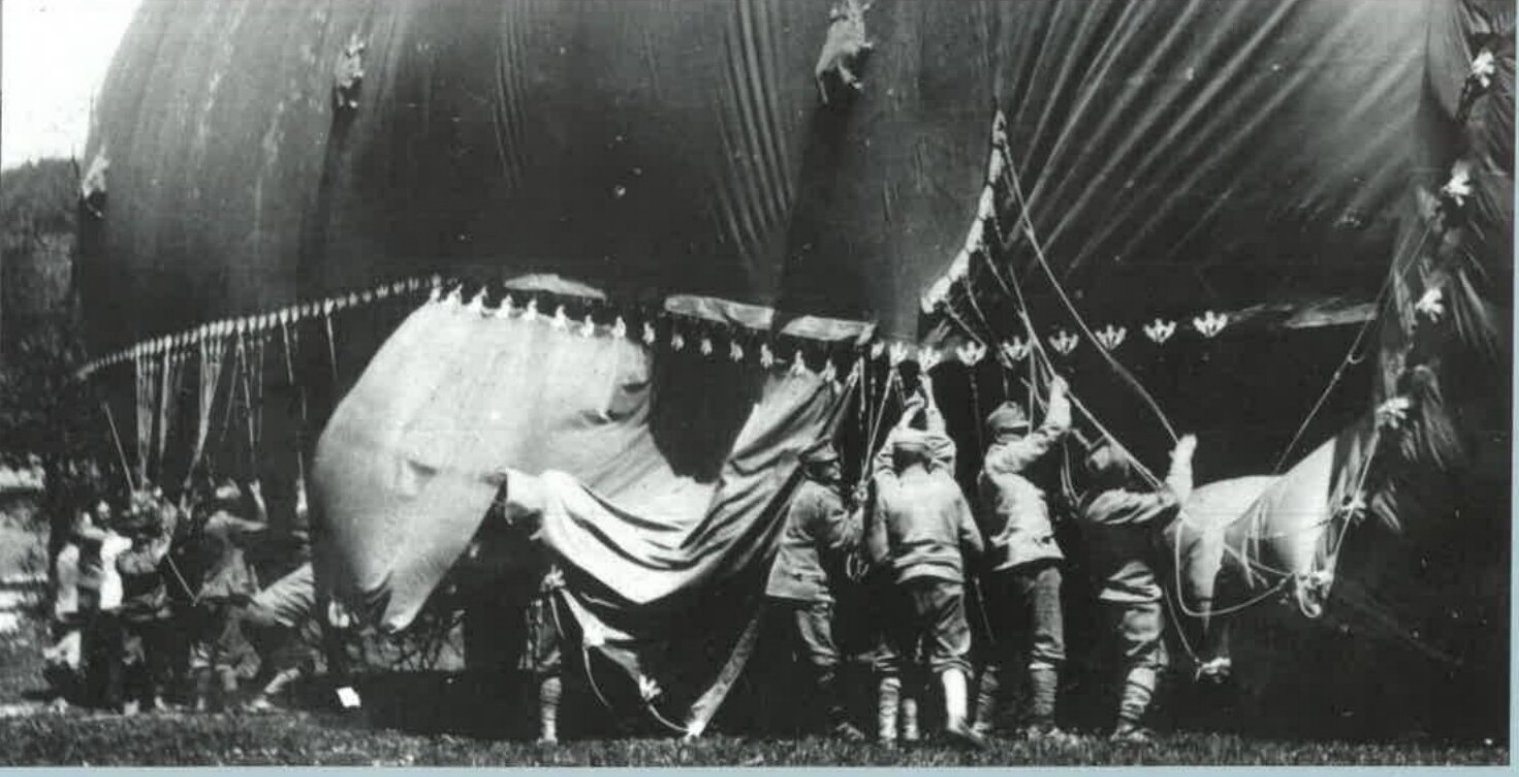
2 Beilagen.-

k.u.k.Mil.Bauleitung

A cs.és kir. Hadügyminisztérium Z.F.L. 106517 sz. rendeletével a léghajós pótcsapattest részére a Sóstón létesitendő kaszárnya épitkezésénél egy rakodó-vágány épitését engedélyezte.- A vágány elhelyezése a mellékelt tervekem látható.- Minthogy a kérdéses vágány egy része a kaszárnyaterületen fekszik, melynek vételére vonatkozólag, bár a szerződő felek részéről kötelező nyilatkozatok léteznek, a vétel azonban még véglegesitve nincsen és a kincstár tulajdonába való telekkönyvi átirás sem történt még meg, ezennel azon kérdéssel járulok Székesfehérvár szab.kir. város közönségéhez, mint a kérdéses ingatlanok jelenlegi tulajdonosához, hogy beleegyezését a tervezett vágány épitkezéshez rövid utom megadni szíveskedjék, miután beleegyezése a m.kgy.kir.Kereskedelemügyi-Miniszterium vasuti és hajózási főfelügyelőségénél megindítandó engedélyezési eljáráshoz megkivántatik.-

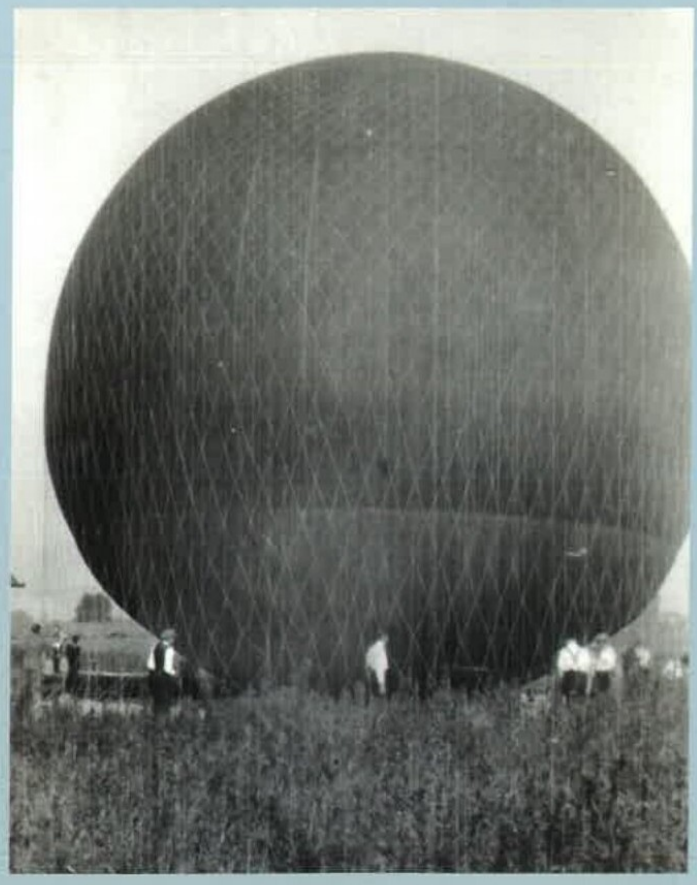
2 melléklet.

A székesfehérvári közgyűlés 1917. július 6-án kelt határozata a rakodóvágány építésének engedélyezéséről
Forrás: Városi Levéltár és Kutatóintézet



Parseval–Sigsfeld-rendszerű, kötött megfigyelőballon feltöltése
Forrás: FORTEPAN

hőlégballonnal, 2 darab mozgó gázfejlesztő géppel, 6 főnyi tiszti és 128/137 főnyi legénységi állománnyal, valamint az ezek szállításához és kiszolgálásához szükséges trénnel rendelkeztek. Az 1500-1800 méter magasan működő ballonok feladata a harctér felderítése és megfigyelése, valamint a tüzérségi tűz vezetése volt. 1918 novemberében, a monarchia összeomlását követően Székesfehérvárott is komoly zűrzavar uralkodott. A Sóstón szolgáló legénység már a hónap második napján távozott állomáshelyéről, miközben a helyzetet a munkások sztrájkja is nehezítette. A viszonyok december 19-én kezdtek némiképp normalizálódni, amikor a városi lakáshivatal menekült családokat helyezett el a legénység szállásépületeiben. Az újabb intézkedések már ismét a repüléshez kapcsolódtak, mivel a katonai irányítás, a november közepe óta formálódó független magyar légierő vezetésével karöltve, Sóstóra szállíttatta az előrenyomuló antant csapatok elől menekített repülőanyag egy részét, többek között 1 darab Fokker D.IV és 4 darab Fokker D.VII vadász-, valamint 2 darab Brandenburg C.I felderítő repülőgépet. A telep 1919. március 11-től Székesfehérvári Repülőanyag Szertárként szerepel a forrásokban. A Tanácsköztársaság tíz nappal későbbi kikiáltását követően az immáron Vörös Repülőcsapatnak nevezett szervezet 9 százada folyamatosan részt vett az intervenciós csehszlovák és román csapatok elleni küzdelemben. A bevetett repülőgépek anyagellátásából, karbantartásából, javításából a székesfehérvári szertár és műhely állománya is alaposan kivette a részét.



Ballon feltöltése gázzal a székesfehérvár–sóstói hidrogéngázgyár melletti léghajóstelepen 1917–1918
Forrás: Kálmán Piroska

A megfigyelőballonok feladata a tüzérségi felderítés, a tűzvezetés és az adott frontszakasz szemmel tartása volt
Forrás: FORTEPAN





Fejes István a 19. repülőszázad (Flik 19) pilótájaként 6 légi győzelmet aratott Hansa-Brandenburg C.I felderítő repülőgépekkel
Forrás: HM HIM

A 17-es gyalogezred repülőásza: Fejes István törzsőrmester (főhadnagy)

Fejes István 1890. október 18-án született a Győr melletti Gyömöre községben. 1912. október 15-én került az osztrák–magyar haderő kötelékébe, mint a székesfehérvári 17. honvéd gyalogezred katonája. A háború kitörésekor ugyanezzel az alakulattal vonult ki a keleti frontra, ahol szeptember 16-án, a 2. lembergi csatát követő visszavonulás során súlyosan megsebesült. Felépülését követően, 1915. március 18-án átvezényelték a császári és királyi Autóosztályhoz (k.u.k. Kraftwagentruppe), ahonnan 1916. március 4-én önként jelentkezett a Légjárócsapat állományába. Az újvidéki, aradi és bécsújhelyi pilótaképzést követően, 1917. február 3-án került a Haidenschaft repülőterén állomásozó, Adolf Heyrowsky százados parancsnoksága alatt álló 19. repülőszázadhoz (Fliegerkompanie Nr 19, Flik 19), mely a monarchia egyik legkiválóbb repülő-alegysége volt. Mint öt légi győzelemmel rendelkező ászpilótát, nem sokkal a caporettói áttörést megelőzően, 1917. októberének elején vezényelték át az akkor még szintén Haidenschaftban állomásozó 51. vadászrepülő századhoz. 1918 júliusában az uralkodó, IV. Károly jelenlétében léptették elő törzsőrmesterré. Az első világháború során, 1917–1918-ban 16 igazolt és négy igazolatlanul maradt légi győzelmet aratott az itáliai fronton olasz, brit és francia repülőgépek felett. 1919 márciusától a 2. repülőosztály 8. vörös (vadász) repülőszázadában harcolt, hogy ősztől a Magyar Aeroforgalmi Rt. (MAEFORT) pilótájaként dolgozzon tovább. 1924-ben Szombathelyre vezényelték, ahol 1928-ig a rejtett légierő pilótaoktatójaként tevékenykedett. 1926-ban ifj. Horthy István is a tanítványai közé tartozott. 1928. május 3-tól a Weiss Manfréd Acél- és Fémművek repülőgépgyárának berepülő pilótája volt. 1930-ban éjszakai repülésből, 1936-ban műszerrepülésből vizsgázott, majd 1938-ban műszerrepülési oktatói vizsgát tett.



Osztrák–magyar Albatros D.III vadászrepülőgép a Tiroli Alpok felett 1918 nyarán
Forrás: HM HIM



Fejes István szakaszvezető tábori pilóta portréja 1917-ből
Forrás: Wikipedia

Eközben kereskedelmi és MALERT (Magyar Légiforgalmi Rt.) pilótaként is tevékenykedett. 1939. november 1-jén, huszonhét évnyi katonai szolgálat után hadnaggyá nevezték ki. 1940. január 1-től a törzsrepülő század repülőgép-vezetője és műszaki tisztje volt. 1943. augusztus 1-jén főhadnaggyá léptették elő, majd október 1-jén átvezényelték Mátyásföldre, a Budapesti Tartalék Vezetési Törzsrepülő Századhoz. 1944. december 9-én, mielőtt a szovjet csapatok teljesen körülzárták volna a fővárost, századával Tüskevár-Horvátzsidány térségébe vonult, majd 1945. március 27-én Wiener Neustadt (Bécsújhely) következett. Az egység május 11-ig maradt együtt, ezt követően Fejes az amerikai csapatok fogságába került. 1946. március 8-án tért vissza az országba. 1912 óta tartó, 34 éves katonai szolgálata 1946. szeptember 25-én ért véget, amikor nyugállományba helyezték. 1951. május 1-jén Budapesten érte a halál.

Fejes István jelenleg ismert légi győzelmei

	Dátum	Flik	Saját gép típusa	Helyszín	Ellenséges repülőgép	Ellenséges legénység
1.	1917. 04.17.	19	Hansa-Brandenburg C.I 29.09 megfigyelő: Oskar Zeisberger főhadnagy	a goriziai vasútállomás és a Salcanó-ba vezető út között	olasz Nieuport vadász lezuhant és összetört	
2.	1917. 05.14.	19	ismeretlen kétüléses megfigyelő: Tahy Sándor hadnagy	Merna	olasz Nieuport vadász	valószínűsíthető pilóta: Francesco Broili főhadnagy (76. század) életét veszítette
3.	1917. 05.20.	19	Hansa-Brandenburg C.I29.63 megfigyelő: Karl Eugen von Lang főhadnagy	Britof, Goriziától délre	olasz SPAD vadász	
4.	1917. 06.19.	19	Hansa-Brandenburg C.I29.63 megfigyelő: Josef Pürer hadnagy	Sober (Vertojba), az ellenséges vonalak mögött	olasz Nieuport vadász	
NI	1917. 06.19.	19	Hansa-Brandenburg C.I29.63 megfigyelő: Josef Pürer hadnagy	Sober (Vertojba), az ellenséges vonalak mögött	olasz Nieuport vadász függőlegesen lezuhant	
5.	1917. 06.26.	19	ismeretlen kétüléses megfigyelő: Tahy Sándor hadnagy	Sober, az ellenséges vonalak mögött	olasz kétüléses Caudron	valószínűsíthető megfigyelő: Paolo Sobrero főhadnagy
6.	1917. 12.03.	51J	Albatros D.III (Oef)	Visnadello, ellenséges területen	ballon lángolva lezuhant	
7.	1917. 12.09.	51J	Albatros D.III (Oef)	Treviso, ellenséges területen	olasz kétüléses SAML	
8.	1917. 12.10.	51J	Albatros D.III (Oef)	Candelu, ellenséges területen	brit repülőgép	
9.	1918. 03.18.	51J	Albatros D.III (Oef) 153.132	Piavon, Salgaredától nyugatra, ellenséges területen	brit Sopwith vadász	
10.	1918. 03.22.	51J	Albatros D.III (Oef) 153.-as sorozat	Susegana-Salleto, az ellenséges vonalak mögött	brit kétüléses RE-8	
11.	1918. 03.30.	51J	Albatros D.III (Oef) 153.142	Oderzo felé, ellenséges területen	brit Sopwith Camel földre kényszerítése	P. Carpenter százados (B.7387 jelű gép, 66. század) vagy H. Eycott-Martin hadnagy (B.7283 jelű gép, 66. század)
12.	1918. 04.17.	51J	Albatros D.III (Oef) 153.128	Arcade, ellenséges területen	Sopwith vadász	valószínűsíthető legénység: W. G. Hargrave hadnagy (B.6342 jelű gép, 28. század) életét veszítette
13.	1918. 05.01.	51J	Albatros D.III (Oef) 153.142	Breda di Piave, ellenséges területen	Sopwith vadász	
NI	1918. 05.03.	51J	Albatros D.III (Oef) 153.140	Arcade, ellenséges területen	**francia kétüléses felderítő** repülőgép	
NI	1918. 05.03.	51J	Albatros D.III (Oef) 153.155	Monastier di Trevisótól északnyugatra, ellenséges területen	ballon	
14.	1918. 05.22.	51J	Albatros D.III (Oef) 153.142	Spresianótól keletre, ellenséges területen	Sopwith vadász	
15.	1918. 06.15.	51J	Albatros D.III (Oef) 153-as sorozat	ellenséges területen, a 33. gyaloghadosztály hadműveleti körzetében	SPAD vadász	
16.	1918. 09.01.	51J	Albatros D.III (Oef) 253.54	Arcade, ellenséges területen	Sopwith vadász	
NI	1918. 09.12.	51J	Albatros D.III (Oef) 253-as sorozat	Candelu, ellenséges területen	ismeretlen	



Az 1/2. „Gólya" távolfelderítő század egyik Heinkel He 70k repülőgépe a század tagjaival 1939 telén
Forrás: HM HIM

Katonai repülés a két világháború között

1919 augusztusára a Tanácsköztársaság elleni intervenció teljes katonai, gazdasági és politikai összeomláshoz vezetett. Az 1920. június 4-én aláírt trianoni békeszerződés katonai korlátozásai megtiltották Magyarország számára a hadirepülést és az ehhez szükséges repülőgépek gyártását. A katonai repülésügy veszteségeinek és a békeszerződés negatív következményeinek enyhítése céljából a Petróczy István ezredes irányította Légügyi Osztályt a Kereskedelmi Minisztérium hatáskörébe helyezték, mint a hivatal II. (légügyi) szakosztályát. 1924. április 10-én Vassel Károly ezredes vezetése alatt felállították a Légügyi Hivatalt (LÜH), mely titkos katonai szervezetként, a légierő fedőszerveként a Kereskedelmi Minisztérium égisze alatt működött. Célja a titkos légierő kereteinek megteremtése és kiképzett létszámmal való feltöltése volt. Az állomány „elbújtatását" és kiképzését más fedőszervek, polgári és rendfenntartó szervezetek látták el. Az utas- és légiposta hálózatok fedése alatt az 1930-as évek elejére lassacskán kiépült a repülőterek és időjelző állomások nélkülözhetetlen rendszere, illetve felállításra kerültek a különböző légiposta (vadász), légiforgalmi (bombázó) és légi fényképező (felderítő) alosztályok, valamint a Repülőorvosi Vizsgáló Intézet, a Repülőgép- és Motorszerelő Iskola és a Repülő Időjelző Szolgálat. Olaszország, mely ebben az időszakban Magyarország elsődleges diplomáciai partnere volt, hajózók kiképzésével és bizonyos géptípusok kipróbálásra való



A rejtett légierő egyik Heinkel HD-22 posta (azaz bombázó) repülőgépe a Weiss Manfréd Repülőgép- és Motorgyár Rt. üzemcsarnokában
Forrás: Zsák Ferenc



A Harckiképző Osztály egyik sérült MÁVAG Héja II típusú vadászrepülőgépe a tapolcai repülőtéren 1944 tavaszán
Forrás: FORTEPAN

átadásával támogatta a folyamatot. 1935-ben a magyar hadvezetés a légierő erőteljes fejlesztését határozta el. Mivel a hazai fejlesztés felfuttatására idő- és pénzhiány miatt nem volt lehetőség, olasz és német géptípusokat vásároltak, többek között FIAT Cr.32-es vadászrepülőgépeket, Caproni Ca.101-es éjjeli bombázókat, Junkers Ju 86k nappali bombázókat, Heinkel He 46 közel- és He 70k távolfelderítő repülőgépeket. Az így kialakuló magyar légierő 255 harcirepülőgéppel rendelkezett, míg a potenciális ellenfeleknek tartott Csehszlovákia, Románia és Jugoszlávia közel 3000 bevethető katonai repülőgéppel számolhatott.



Az 1/3 „Kőr Ász" vadászrepülő század egyik Fiat Cr.42 vadászrepülőgépe 1939–1940 telén
Forrás: HM HIM



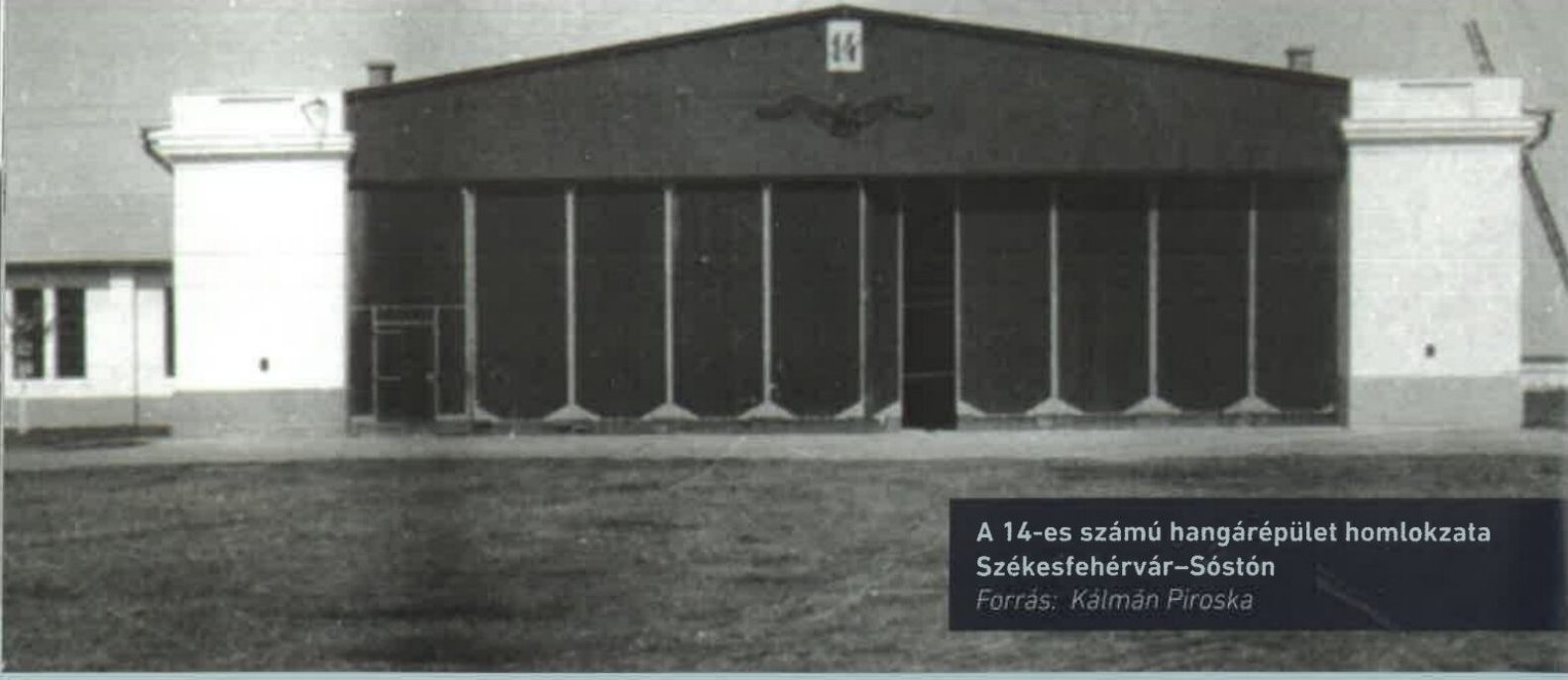
Az 1/3 „Kőr Ász" vadászrepülő század felsorakozott Fiat CR.32 vadászrepülőgépei Kecskeméten 1939 nyarán
Forrás: HM HIM



A 4/1 „Boszorkány" bombázó század Caproni Ca.135 típusú repülőgépei a keleti fronton 1942 nyarán
Forrás: HM HIM

Fokker C.V.D kötelék Székesfehérvár fölött az 1930-as évek elején
Forrás: FORTEPAN





A 14-es számú hangárépület homlokzata Székesfehérvár–Sóstón
Forrás: Kálmán Piroska

A sóstói repülőgép-javító üzem és repülőtér (1919-1945)

Sóstó történetének következő fontos pillanata 1921 végén következett be, amikor a Szeged-Rókusi I. számú Repülőgépjavító Műhelyt geopolitikai megfontolásokból Székesfehérvárra költöztették. Az 1920-as éveket jellemző nehéz gazdasági körülmények, valamint a Szövetséges Ellenőrző Bizottság jelenléte ellenére szinte azonnal beindult a munka. Ha kis létszámmal (30-40 fő) is, de megkezdődtek a repülőgép-felújítások és -építések (pl. Fokker D.VII, Brandenburg B.I). 1923-ban Háry Lászlót, az I. világháború egyik kiemelkedő tehetségű vadászrepülő-parancsnokát bízták meg a telep irányításával. Háry később, már mint vezérőrnagy, 1939. január 1-től elsőként tölthette be a Magyar Királyi Honvéd Légierő parancsnoki pozícióját.

1925–26 folyamán az épületek mellett a repülőtér talaját is sikerült rendbe tenni, így végre beindulhatott a rendes repülőforgalom. Az időközben Központi Javító Üzemre (REGJÜ) átkeresztelt telepen erőteljes fejlesztésbe kezdtek (két új hangár épült, irodák, raktárak emelkedtek ki a földből). 1928-ban az üzem szervezetében megkezdte működését a Repülő és Motorszerelő Iskola (REMOSZ). Egy-egy évfolyamon belül négy éves képzéssel 1936-ig. Feladata a hivatásos repülőműszaki tiszthelyettes képzés volt.

A feszített ütemű munkák zárásaként 1929-ben újabb névváltoztatás történt, megszületett a Repülőkísérleti Telep. A repülőtéren ekkoriban a rejtett légierő két repülőegysége szolgált, a Fokker C.VE gépekkel felszerelt 4. távolfelderítő, valamint a Fokker D.VII és D.XVI típusokkal rendelkező 5. vadászkiképző század. 1936 és 1943 között Sóstón működött a magyar királyi Honvédség Ejtőernyőjavító és -készítő üzeme is. 1938-ban a távolfelderítők helyét a 2. „Lucifer" közelfelderítő század Heinkel He 46 gépei vették át. A század gépei az 1941. áprilisi hadműveletek idején a szegedi repülőtérről kerültek bevetésre.



vitéz Háry László vezérőrnagy 1923-tól közel tíz éven át volt a sóstói repülőtér parancsnoka
Forrás: HM HIM



A 2. „Lucifer" közelfelderítő század egyik Heinkel He 46k repülőgépe Börgöndön 1940–1941 telén
Forrás: HM HIM



Az I.111 lajstromjelű Weiss-Manfréd WM-10/13 iskolarepülőgép Székesfehérvár–Sóstón (1939–1940)
Forrás: HM HIM



A H-MFJU lajstromjelű Fokker C.V.D repülőgép fedélzetére felszerelt 34 M 8 mm-es Gebauer megfigyelő géppuska próbája Székesfehérvárott 1932 tavaszán
Forrás: Zsák Ferenc



1936-tól a vadászrepülő századokat, így a Székesfehérvárott állomásozókat is olasz Fiat CR.32 típusú repülőgépekkel szerelték fel
Forrás: HM HIM

A Lucifer század gépeinek műszaki felkészítése Székesfehérvár—Sóstón (1938–1939)
Forrás: HM HIM





Székesfehévár–Sóstón épített Udet U 12b sportrepülőgép kilenchengeres Siemes-Halske SH 12 csillagmotorral
Forrás: Kegye Győző

Székesfehérvár-Sóstón épített repülőgéptípusok



A Brandenburg B.I bázisán áttervezett „Kis Brandik" a sóstói repülőtéren
Forrás: Albatrosz Repülő Egyesület



Hungária IV típusú iskolarepülőgép Sóstón
Forrás: Kegye Győző



Batáry Pál százados pilóta áll a Székesfehérvár–Sóstón épített AVIS II vadászrepülőgép prototípusa előtt 1934-ben
Forrás: HM HIM



A Sóstón épített 6 db Kis Brandi (Brandenburg B.I) egyetlen megmaradt példánya jelenleg a Közlekedési Múzeum gyűjteményéhez tartozik
Forrás: Németh Tibor



Az AVIS I vadászrepülőgép berepülése 1932-ben.
A gép farkánál, a tömeg előterében, háttal Hehs Ákos százados, szemben Háry László alezredes berepülőpilóták állnak
Forrás: HM HIM



A Nemere vitorlázó repülőgép 1936 nyarán. Szürke overallban Rotter Lajos gépészmérnök, tart. repülő főhadnagy, a gép tervezője, mellette fehér köpenyben Hehs Ákos mk. százados a gyártó műhely parancsnoka, közöttük Ricsi, Hehs kutyája.
Forrás: Rotter Lajos

Sóstói pillanatképek az 1930-as évekből

Az 1930-as évek székesfehérvári repülőeseményei közül talán kettőt érdemes kiemelni: az első a „Giustizia per l'Ungheria" névre keresztelt FIAT Br.3 típusú kétfedeles repülőgép Sóstón tett látogatása volt, míg a második az 1936-os berlini olimpiához kapcsolódik. A „Giustizia per l'Ungheria"-t az olasz kormány ajándékozta Magyarországnak, miután a „Justice for Hungary" névre keresztelt Lockheed Sirius A8, az Óceánrepülő Világkongresszusra érkező Endresz Györggyel és Bitay Gyulával a fedélzetén, május 21-én lezuhant a Róma melletti Littorio repülőtéren. A „Giustizia per l'Ungheria" 1932. szeptember 16-án látogatott el Székesfehérvárra, a Stella di Savoya emléktúra keretében. A sóstói bázison verőfény és hatalmas, megközelítőleg 5000 fős tömeg fogadta a Budapest felől délelőtt 10 órakor érkező gépet, melynek pilótája Kálmán László légügyi főfelügyelő, míg utasa vitéz Rákosi György ezredes, a Légügyi Hivatal főnöke volt. Dr. Csitáry G. Emil polgármester ünnepi beszédét követően a fehérvári repülők három sportrepülőgépe tartott látványos, műrepülésből és ballonvadászatból álló bemutatót. A „Giustizia per l'Ungheria" 11 órakor indult tovább Szombathely felé. Alig négy évvel később Magyarország egyik leginnovatívabb és legtehetségesebb aviatikusa, Rotter Lajos kapott lehetőséget a Magyar Aero Szövetségtől arra, hogy megépítse a berlini olimpia nem hivatalos vitorlázórepülő-versenyén indítandó gépet. A Nemere névre keresztelt vitorlázó repülőgép



Minden idők egyik legkiemelkedőbb tehetségű repülőgép konstruktőre, aki ezer szállal kötődött Székesfehérvárhoz: Rotter Lajos
Forrás: Rotter Lajos



A Nemere vitorlázó repülőgép megalkotói a sikeres berepülést követően, 1936 nyarán. Fehér köpenyben Hehs Ákos, jobb oldalon Rotter Lajos
Forrás: Rotter Lajos

tervezése 1936 januárjában vette kezdetét, a kivitelezésre Hehs Ákos irányítása mellett a székesfehérvári repülőgép-javító üzemben került sor. Az első repülést július 25-én este 7 és 8 óra között hajtották végre. A berepülések során a nagyszerű tervezőpilótát egyszer még meg is büntették, mivel termikkeresés közben megsértette a város légterét. Az eredmény azonban őt igazolta: augusztus 12-én 3 óra 53 perc alatt megtett 326,5 km-es távrepülésével a Nemere és pilótája világsikerre tett szert és a megszerzett nem hivatalos olimpiai bajnoki címmel öregbítette Magyarország, Sóstó és a hazai repülőélet hírnevét.



Az 1932. évi Stella di Savoya csillagtúra útvonala és állomáshelyei



Kálmán László repülő őrnagyi egyenruhában, 1941–1943 között, már mint alezredes, Székesfehérvárról irányította a Harckiképző Repülőezred tevékenységét
Forrás: Kálmán Piroska

A magyar ejtőernyőzés atyja: Hehs Ákos százados

A repülőmérnök Hehs Ákos 1929-ben Szegeden fejezte be a kiképzést. Ezt követően a Légügyi Hivatal igazgatójának, Vassel Károlynak javaslatára került a Székesfehérvári Repülőgépjavító Üzemhez, ahol 1930 elején osztották be az ejtőernyő-javító részleg állományába. A részleg ebben az időben a repüléseknél használt olasz, német és angol ernyők javításával foglalatoskodott. Az alkotó és újító szemlélettel bőven megáldott Hehs elsőként egy minden géptípusban kényelmesen elférő, új tokot készített az Irving-ejtőernyőkhöz. Az Erdősi Jánossal végzett közös munka sikerén felbuzdulva azonnal ejtőernyő-modell kísérletekbe kezdett. A külföldi szélcsatornák mérési eredményei alapján arra a következtetésre jutott, hogy a lapos kupolakialakítás biztosítja a legnagyobb légellenállást. Miután 1933-ban, egy szolgálati út során látogatást tett a berlini Schroeder ejtőernyőgyárban, nekifogott a saját ejtőernyő tervezésére és legyártására irányuló munkának. Hamarosan elkészült a 40 m²-es pilótamentőernyő, a 64 m²-es gyakorlóernyő és a 36 m²-es mellernyő (tartalékernyő) mintadarabja. A magyar „fékejtőernyő" gondolatát egy repülőbaleset tanulságai érlelték ki benne. Nem sokkal ezt követően már le is gyártották a kísérleti ernyőt, ami a bábus dobáspróbák során az elvárásoknak megfelelően működött. A kezdeti akadékoskodását követően a Légierő parancsnoka utasítást adott a Hehs-féle ernyők bemutatására és csapatpróbájára. Az első ugrásokat, saját kérésére, maga a tervező hajtotta végre. Mivel 1938. augusztus elején a bekötött, valamint a zuhanóugrások is sikeresnek bizonyultak, a Magyar Királyi Honvéd Légierő Hehs-féle 39M háternyő, ülőejtőernyő, beakasztható ejtőernyő és kettős gyakorló ejtőernyő neveken rendszeresítette az új eszközöket. H-39 típusjelzéssel ezt az ernyőtípust kapta alapfelszerelésként a pápai ejtőernyős zászlóalj is. Hehs Ákos 1945-ben Amerikába emigrált, ahol az Ohio állambeli Bud Radio Inc. műszaki igazgatójaként tevékenykedett. Az ő tervei alapján került telepítésre az a műholdfigyelő szondarendszer, amely mind a mai napig biztosítja az űrobjektumok nyomon követését.



Az 1940–1941 során Börgöndön kiképzett zuhanóbombázók ZB.12 oldaljelű Junkers Ju 87D „Stuka" repülőgépe valahol a keleti fronton 1944-ben
Forrás: HM HIM

Székesfehérvár-Börgönd

A börgöndi, azaz délkeleti repülőtér tervezése és kialakítása az 1935-ben kezdődő erőteljes légierő-fejlesztés keretében vette kezdetét és két ütemben zajlott le: 1936 és 1942, valamint 1942 és 1944 késő ősze között. Az 1937-ben üzembe álló, a kor színvonalának mindenben megfelelő repülőtéren az 1/I. vadászrepülő-osztály 1. "Íjász" és 2. "Lúdas Matyi" századai kerültek elhelyezésre Fiat Cr.32 típusú vadászrepülőgépeikkel. Börgönd ettől kezdve, a sóstói hagyományokat folytatva, a magyarországi vadászrepülő-képzés fellegvárává vált. Az itt állomásozó Harckiképző Repülő Osztály megkerülhetetlen állomáshelye lett a leendő vadászpilótáknak. Börgöndön került sor 1940–1941 folyamán a magyar zuhanóbombázók Junkers Ju 87B típusátképzésére is. 1941 áprilisában, a Jugoszlávia elleni támadás idején a fehérvári repülőteret a 4/II. bombázóosztály és a 3/5. bombázószázad gépei Ju 86k és Ca.135bis gépei vették használatba.

1942 nyarán megépült a harmadik hangárépület is. 1943 tavaszán indult be a Messerschmitt Bf 109 típustanfolyam, ahol számos, később repülőásszá vált pilóta fordult meg a következő bő egy év során. A keleti fronton harcoló magyar repülőalakulatok 1944 folyamán fokozatosan szorultak vissza Magyarország területére. A 102/2. zuhanóbombázó század Krakkó térségéből szeptember folyamán érkezett be Börgöndre, ahol szinte azonnal megindult a Focke-Wulf 190F-8 típusra történő átképzésük. Ettől kezdve vadászbombázókként számoltak velük az előrenyomuló Vörös Hadsereg elleni harcban. Első bevetésüket november 16-án hajtották végre Dány térségében. A börgöndi repülőtér kiürítésére december 4-én került sor, mivel a szovjet csapatok vészesen megközelítették az itt állomásozó repülőket. December 22-én a repülőtér egy időre a Vörös Hadsereg kezére került, majd 1945. január 18. és március 22. között ismét német és magyar csapatok vették birtokba. Rendeltetésszerű használata természetesen ekkor már szóba sem került.



A 102/2. vadászbombázó század „Pöttöm" becenevű Focke-Wulf FW 190-es repülőgépe Börgöndön 1944 november–decemberében. Trükker Gyula hadnagy gépéből, amit feleségéről nevezett el, Banai Sándor szakaszvezető, szerelő száll ki
Forrás: HM HIM



Fieseler Fi 156 futárrepülőgép és pilótája a börgöndi repülőtéren 1944 őszén
Forrás: HM HIM



Lévay Győző százados vadászbombázó parancsnok (a kép jobb szélén áll) német tisztek társaságában Börgöndön 1944 decemberében
Forrás: HM HIM



A börgöndi Bf 109-es típusátképzés résztvevői egy MÁVAG Héja vadászrepülőgép szárnyán (1943–1944)
Forrás: HM HIM

Tarlós József

Ju 87 zuhanóbombázó rádiós lövész őrmester



A Ju 87-es „Sutykó" személyzete: Tarlós József őrmester (a képen jobbra) és Pénzes Gyula őrmester
Forrás: HM HIM

Székesfehérváron született 1918. március 9-én. 1939 őszén sorkatonaként került a Magyar Királyi Légierőhöz Székesfehérvár-Sóstóra, és 1940 tavaszán Börgöndre. Ott kapott hajózó távírász kiképzést 1941-ben. 1943 tavaszán Kolozsvár-Szamosfalvára vezényelték a megalakuló 2/2., majd 102/2. zuhanóbombázó századhoz. Júniusban a század kivonult a keleti hadszíntérre. Pénzes Gyula őrmester pilótával Ju 87 típusú (Stuka) kétszemélyes géppel 1943-44-ben 155 bevetésen vettek részt. 1944. július 17-én zuhanóbombázás utáni alacsony támadás közben a szovjet légvédelem lelőtte gépüket. Vastag füstcsíkot húzva, álló motorral sikerült a saját frontvonalakig siklórepüléssel elrepülni. A kényszerleszállásnál Pénzes őrmester hősi halált halt. Tarlós őrmesternek sikerült többszöri eszméletvesztés közben a földbe nyomódott kabin alól kiásnia magát. Hősiességéért másod-, majd első osztályú vaskereszttel is kitüntették.



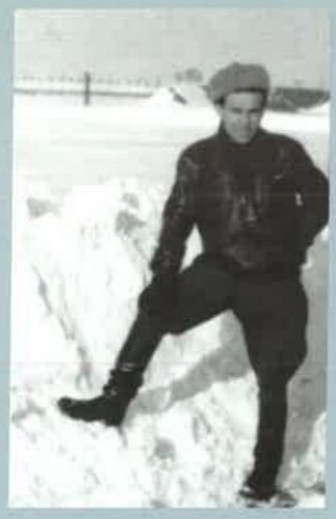
A bevetésre induló Dániel László hadnagy 1944 júliusában Veszprém–Jutas repülőterén
Forrás: Zsák Ferenc

Székesfehérvárhoz kötődő repülőászok

A tény, hogy Székesfehérvár az 1920-as évek közepétől a magyarországi vadászrepülő-képzés fellegvárává nőtte ki magát, önmagában elégséges magyarázatot ad arra, miért kötődik annyi kiemelkedő tehetségű pilótánk neve a városhoz. Az alábbi válogatás csupán a II. világháború során ász minősítést kiérdemlő, azaz öt igazolt légi győzelmet arató hajózókra korlátozódik, akik között akad olyan pilóta is, aki nem vadászrepülőként érte el ezt a kitűnő eredményt. Vitéz Szentgyörgyi Dezső zászlós (29 igazolt légi győzelem). 18 évesen jelentkezett a REMOSZ iskolába (Magyar Királyi Repülőgép és Motorszerelő Szakiskola) 1933-ban. Az ott szerzett, hivatásos katonai repülőgép-szerelői végzettség megnyitotta az utat számára a pilótaképzéshez. A Magyar Királyi Honvéd Légierő legeredményesebb vadászpilótája a Székesfehérvárott állomásozó 1/2. „Lúdas Matyi" század tagjaként esett át a tűzkeresztségen az 1939. márciusi, kárpátaljai hadműveletek során. Pottyondy László százados (13 légi győzelem) szintén a székesfehérvár-börgöndi 1/2. vadászszázad tagjaként hajtotta végre első harci bevetését, amikor 1939. március 24-én védőkíséretet adott az iglói repülőteret támadó Junkers Ju 86-os bombázóknak. Vitéz nemes belényesi Heppes Aladár alezredes (8 légi győzelem) 1936-ban vette át a Székesfehérváron felállított időjelző alcsoport (valójában vadászrepülő-század) első tiszti beosztását, majd 1938-ban századossá léptették elő és megkapta az 1/3. (később 2/2.) "Puma" vadászrepülő-század parancsnoki tisztét. Tóth Lajos hadnagy (28 légi győzelem), Irányi Pál főhadnagy (7 légi győzelem), Flóznik Ervin főhadnagy, Kiss Ernő és Krascsenics Lajos szakaszvezetők, Lőrincz Mátyás és Mátyás János őrmesterek (6-6 légi győzelem), valamint az 5 légi győzelemmel rendelkező Bejczy József százados és Papp Tibor főhadnagy mind-mind Börgöndön sajátították el a vadászrepülés tudományát. Külön említést érdemel a szintén 5 légi győzelemig jutó Róza János szakaszvezető, aki a 102/1. vadászbombázó század tagjaként, Börgöndön kapta meg a Focke-Wulf 190 F8 típusátképzést, hogy 1944 decemberétől a háború végéig 5, más források szerint 8 légi győzelmet arasson.



A rejtett légierő és a magyar királyi Honvéd Légierők sapkajelvénye 1930 és 1945 között
Forrás: a szerző gyűjteménye



Kiss Ernő
szakaszvezető
Forrás: HM HIM



vitéz Tóth Lajos hadnagyot
1951. június 11-én koholt
vádak alapján kivégezték
Forrás: HM HIM



Pottyondy László
százados
Forrás: HM HIM



vitéz nemes belényesi
Heppes Aladár alezredes
Forrás: HM HIM



Bejczy József százados
1944. november 4-én
hősi halált halt
Forrás: HM HIM



vitéz Szentgyörgyi
Dezső zászlós 1971-ben
repülőbalesetben vesztette
életét
Forrás: HM HIM



Irányi Pál főhadnagy
Forrás: HM HIM



Mátyás János őrmester
Forrás: Elfelejtett hősök



Róza János szakaszvezető
Forrás: HM HIM



Il-10 csatarepülőgépek kis magasságban végrehajtott kötelékrepülése
Forrás: HM HIM

A II. világháborút követő újjászervezés (1948-1957)

A magyar légierő és ezáltal Székesfehérvár történetében a II. világháború befejezését követően nyílt újabb fejezet, amikor az 1947. szeptember 16-án aláírt békeszerződés rendelkezéseinek megfelelően létrehozták az első repülőalakulatokat. Ekkor egy kiképző század, egy repülő futárraj, tíz repülőtér-gondnokság és egy repülőgépjavító-műhely (Mátyásföld) került felállításra. Ez utóbbi hamarosan Székesfehérvár-Sóstóra költözött, ahol MN Központi Repülőgép-javító Műhelyként 1950. július 1-jén kezdte meg tevékenységét, majd 1950. november 24-én megalakult a Motorjavító Állami Vállalat. Az 5. repülőtér-gondnokság 1948. október 1-jén települt Börgöndre, ahol 1957. október 1-ig működött, míg az 54. repülőtér-kiszolgáló zászlóaljat 1950. április 15-ével szervezték meg. A korszakra jellemző, feszített ütemű légierő-fejlesztés keretében az 1950. november 11-én felállított, 35. önálló vegyes repülőezred volt az első alakulat, amely egy-egy bombázó-, felderítő- és csatarepülő-századával Székesfehérvárra települt, hogy 1951. november 1-jén átadja helyét az újonnan megszervezett 28. csatarepülő hadosztály parancsnokságának. A parancsnokság három csatarepülő-ezred fölött rendelkezett, melyek lijusin Il-10 „Párduc" repülőgépeikkel néhány éven keresztül Tapolcán (23.), a Táci út melletti repülőtéren (30.) és Börgöndön (59.) állomásoztak. Habár a két ezred felszámolása már 1955-ben megkezdődött, hivatalosan csak 1957-ben szüntették meg őket. Ezt követően tizenöt éves szünet állt be az aktív repülést folytató katonai alakulat székesfehérvári jelenlétében.



A 35. önálló vegyes repülőezred későbbi parancsnoka, Rekettyés László még mint győri Bf 109 berepülőpilóta 1943-ban
Forrás: Rekettyés család



Varga József alhadnagy és lövésze start előtt egy Iljusin Il-10 „Párduc" fedélzetén a börgöndi repülőtéren
Forrás: HM HIM



Megbeszélés a raj műszaki személyzetével. Középen Botz Lajos főhadnagy, repülőgép-vezető, raj parancsnok
Forrás: Albatrosz Repülő Egyesület



Botz Lajos százados (a 23. <Táci> Csatarepülő ezred utolsó parancsnoka) beszáll az Ilusin Il-10 „Párduc" kabinjába (1955)
Forrás: Albatrosz Repülő Egyesület

Csatarepülők fedélzeti fegyvereinek karbantartása
Forrás: HM HIM



A 10029 oldaljelű WSK-Swidnik Mi-2 1987 és 2000 között szolgált a Néphadsereg és a Honvédség állományában
Forrás: Jándi István

Helikopterek a börgöndi betonon (1973-1992)

Az 1970-es években és az 1980-as évek elején a légierő folyamatos modernizáción ment át. Ennek keretében az 1974. május 1-jén felállított MN 88. könnyű helikopter osztály, egy-egy Mi-1-es és Kamov Ka-26-os századával, 1974 áprilisában kezdte meg az áttelepülést Szentkirályszabadjáról a börgöndi repülőtérre. A helikopterek 1974. április 18-án kis kötelékekben hajtották végre a átrepülést. Hét üzemképtelen Ka-26-ost közúton szállítottak Börgöndre. Az osztály 1977. március 9-én szenvedte el első veszteségeit, amikor a 603 oldaljelű Ka-26-os a Balatonba zuhant. A katasztrófa során Detki Sándor hadnagy és Fazakas Miklós törzsőrmester is életét veszítette. Szeptember 29-én az alakulat csapatzászlót vehetett át a Szerszámipari Művek székesfehérvári kötszörűgyárától. 1982. szeptember 1-jén, a könnyű helikopter osztály és a 90. vezetésbiztosító és kiszolgáló zászlóalj összevonásából megalakult az MN 90. vezetésbiztosító és futárhelikopter ezred. Ezzel szinte egy időben, 1982. szeptember 26-án érkezett meg az első öt WSK-Swidnik Mi-2 forgószárnyas Börgöndre. A típusból összesen 36 helikoptert rendszeresítettek a Magyar Néphadsereg repülőcsapatainál. 1985. április 15-től, hogy tehermentesítsék a Mi-8-as technikával repülő hajózólegénységet, egy-egy Mi-2-est vezényeltek a soproni és zalaegerszegi határőrkörzetek biztosítására. A gépek április és szeptember között látták el a fenti szolgálatot, melynek időtartama alatt a határőrség jelvénye is felke-



Az MN 90. vezetésbiztosító és futárhelikopter ezred 404 oldaljelű Kamov Ka-26 helikopterét 1990-ben vonták ki a hadrendből
Forrás: HM HIM



A 37 oldaljelű WSK-Swidnik Mi-1 helikopter 1982-ben Börgöndön fejezte be aktív katonai pályafutását
Forrás: HM HIM

rült az oldalukra. A rendszerváltást követően a Honvédségen belül engedélyezett alakulatnév-választás lehetőségével élve az ezred 1990. április 27-én Asbóth Oszkár nevét vette fel. 1991. április 15-én az MH Légvédelmi és Repülő Főcsoportfőnökség elrendelte az állandó kutató-mentő szolgálat felállítását. Az alakulat augusztus 16. és 20. között 3 helikopterrel vett részt II. János Pál pápa magyarországi látogatásának biztosításában. Az MN 90. vezetésbiztosító és futárhelikopter ezred nem sokkal ezt követően, 1991. november 1-jén szűnt meg, a Börgöndön szolgáló helikoptereket Szolnokra vezényelték. A búcsúrepülést október 22-én 12 darab Mi-2 hajtotta végre. Ugyanebben az évben szűnt meg az 1973. augusztus 1-je óta Székesfehérvárott diszlokáló Csatarepülő Parancsnokság is. Ezzel az aktussal Székesfehérváron megszűnt a katonai repülés hosszú évtizedekre visszanyúló hagyománya.



A 7832 oldaljelű WSK-Swidnik Mi-2 helikopter tizennyolc szolgálati évéből tizet Székesfehérváron töltött el
Forrás: Albatrosz Repülő Egyesület

Az alakulat parancsnokai:

Gonda Sándor őrnagy	1974. 05. 01. - 1977. 02. 15.
Dobosi Ottó őrnagy	1977. 02. 15. - 1982. 09. 01.
Dobosi Ottó alezredes	1982. 09. 01. - 1985. 04. 01.
Kovács József őrnagy	1985. 04. 01. - 1991. 11. 01.

Az alakulat hősi halottai:

Detki Sándor hadnagy	1977. 03. 09.
Fazakas Miklós törzsőrmester	1977. 03. 09.
Horváth Lajos főhadnagy	1981. 04. 08.

Pillanatkép a börgöndi helikopterbázis életéből
Forrás: Albatrosz Repülő Egyesület





Indulásra kész „Cimbora" típusú vitorlázógép, a háttérben Kisfalud házaival
Forrás: Muray Tibor

Szöveg: Kegye Győző

A székesfehérvári sportrepülés (1942-1962)

A sportrepülés - ellentétben a katonai repüléssel – városunkban viszonylag későn, csak 1942-ben alakult és indult meg. Ekkor Langhammer János katolikus pap, gimnáziumi hittantanár és cserkész parancsnok lelkes szervező munkája hozta létre a Székesfehérvári Cserkészrepülő Egyesületet. Segítői Muray György matematika-fizikatanár és három fia, Tibor, András és ifj. György voltak. Az ifjabb György orvos lett és a '80-as évekig aktívan repült a Szekszárdiak Őcsényi repülőterén.

A repülőgépeket, a csörlő-gépkocsit és az oktatókat a HNRA (Horthy Miklós Nemzeti Repülőalap) biztosította. A szakmai-műszaki segítséget (személyzettel együtt) a Sóstói „Regjü" adta. A repülőtér a Kisfalud-puszta melletti Ördög-hegy, illetve az alatta lévő rét volt.

Először gumiköteles indítás, majd csörlős indítás történt. Gépeik a német eredetű „ZÖGLING" utáni, Rubik tervezésű – „Tücsök", „Vöcsök", „Pilis" és „Cimbora" – vitorlázó repülőgépek voltak. A repülések a folyamatos légi veszély miatt 1944 nyarán befejeződtek.

A II. világháborút követően, 1948-ban a volt cserkészrepülők a Szociáldemokrata Párt támogatásával „Barátság" Repülő Egyesületként próbálkoztak az újjáalakulással. Sikertelenül! A repülést szeretőknek 1953 nyaráig kellett várniuk az újabb repülési lehetőségekre. Akkor alakult meg az MRSZ (Magyar Repülő Szövetség) Székesfehérvári Repülőklubja a Sóstói repülőtéren lévő MOTORJAVÍTÓ Á.V.-nál dolgozó, neves repülő-szakemberek



Repülési naplók (1942, 1957)
Forrás: Kegye Győző



A pákozdi dombok előtt leszálló „Tücsök" típusú vitorlázó repülőgép
Forrás: Muray Tibor

– id. Rubik Ernő, Wittinger Kálmán, Kerekes Pál, Bagossy Pál, Gyulai Andor közreműködésével. A klub repülőteréül a Balatonkiliti falu mellett lévő – 1936-ban épült – kis repülőteret jelölték ki. A jelentkezők létszáma mintegy 150 fő volt. A létszámot zömében az említett vállalatnál dolgozók, illetve az ipari technikumi és az iparitanuló-iskolák (MTH) diákjai alkották. Klubhelyiség nem lévén, az elméleti tanfolyamoknak is a gépipari technikum adott helyet. Az előadók az előzőleg említettek mellett a MOTORJAVÍTÓ mérnökei és technikusai voltak. Időközben néhány volt Cserkészrepülő is csatlakozott a klubhoz. Közöttük a legaktívabb Láng Lajos volt.

Az első repülésre 1953 decemberében került sor. Erre három repülőgép (Rubik: „Koma", „Lepke" és Kemény: „Szellő") és egy csörlőaggregátor állt rendelkezésre. Jelentős fizikai munkát is jelentett a repülés kiszolgálása, mivel a csörlőkötelet a starthelyre kézi erővel kellett visszahúzni. 1954 nyarán egymás után egyedül repülők lettek az ifjú növendékek.



Leszálló Rubik R-08d „Pilis" típusú vitorlázó repülőgép 1953-ban
Forrás: Kegye Győző



Lippisch „Zögling" típusú sikló vitorlázó repülőgép (1942)
Forrás: Ungár László



Start előtti gumikötél-ellenőrzés az Ördög-hegyen
Forrás: Muray Tibor



Rubik R-08c „Pilis" típusú vitorlázó repülőgép
Forrás: Gibás Andor



Rubik R-22S „Június 18" típusú teljesítmény vitorlázó repülőgép (1955)
Forrás: Kegye Győző



15 évesen önálló vizsgarepülés előtt (1954. augusztus 21.)
Forrás: Kegye Győző



A Motorjavító Állami Vállalat keleti hangárja a sóstói repülőtéren
Forrás: Kegye Győző



Rubik R-07b „Vöcsök" típusú gyakorló vitorlázó repülőgép
Forrás: Simon László

Ugyanebben az időben a Szabadságharcos Szövetségtől az ejtőernyősök is átkerültek a klubhoz.

Mindeközben egy sajnálatos hiba miatt a támogató vállalatnál nagyjavított Rubik „Kánya" vontatógép 100%-os törést szenvedett. Az évek során jelentősen bővült a gépark, 1955-re újabb Rubik-gépek („Pilis", „Június 18" és a német licenc alapján gyártott „C-2 Cinke") érkeztek, és a kézi munka kiváltására visszacsörlő-berendezések.

1955-ben megszűnt az MRSZ és új szervezet, a MÖHOSZ (Magyar Önkéntes Honvédelmi Szövetség) tagjaként nevet és klubhelyiséget is kapott a klub. A magyar repülés hőskorának egyik nevezetes alakjáról, „Svachulay Sándor" Repülőklub lett a neve. Az ejtőernyősök több jelentős versenyen és eseményen vettek részt.

1956-ra a klub áttelepült a Börgöndi repülőtérre. Mind a repülőknek, mind az ejtőernyősöknek több lehetősége adódott a repülésre, ugrásokra. Újabb repülőgépek: Rubik: új „Vöcsök", Zsebó: „Ifjúság A" érkeztek. Megnőtt a „B" és a



Távrepülésre indulás előtt (1958)
Forrás: Kegye Győző

„C" vizsgák száma. A forradalom alatt a gépek kis mértékben, de a műhely és az ejtőernyők annál inkább károsodtak.

1957-ben lehetővé vált a repülés már a Székesfehérvári sóstói repülőtéren. A támogató MOTORJAVÍTÓ a keleti hangárját adta át használatra. Az első repülésre 1957. március közepén került sor. Jelentős gépparknövekedés történt. Érkezett egy új változatú „Pilis", egy „Ifjúság B", egy Rubik „Szuper-futár C" és egy Rubik R-18c „Kánya" vontató repülőgép, egy Zlin Z-381 „Fecske" motoros iskola-repülőgép, továbbá egy Polikarpov Po-2 ejtőernyős ugrató és vontató repülőgép.

A repülőklub a forradalom utáni új szervezet, az MHS (Magyar Honvédelmi Sportszövetség), majd MHSZ (Magyar Honvédelmi Szövetség) tagszervezeteként mintegy 70 fős létszámmal (repülő és ejtőernyős szakosztályok), szép tervekkel kezdte meg a működését. Úgy a repülő, mint az ejtőernyős szakágban jelentős fejlődés indult. Nőtt a repülővizsgák száma, egyre többen jutottak a magasabb teljesítmény megszerzéséhez szükséges repüléshez. Az ejtőernyős ugrások száma is jelentősen emelkedett, csakúgy, mint a versenylehetőségeké.

A klub feladatává tették bemutató repülések és eje. ugrások tartását a megyében tartott nagy rendezvényeken. 1959-ben azonban a „fűkasza-elmélet" alapján az MHSZ több más klubbal együtt, a fehérvárit is megszüntette. Az ejtőernyősök 1961-ig még KÖFÉM Eje. Klub néven működtek, majd beolvadtak a DUNAFERR Repülőklubba.



A Repülőklub hajdani vezetői 1977-ben egy dunaújvárosi repülőnapon. (Jelölt személyek a képen balról: Czirok Károly volt eje. oktató; Varga István a repülőklub volt elnöke; Trangoni Károly volt hangármester-repülőoktató; Gulyás Antal repülőmérnök, volt műszaki vezető-repülőoktató; Urbán Ferenc a repülőklub egyik alapítótagja)
Forrás: Kegye Győző



Az 1955-ös Ejtőernyős NB. első három helyezettje. Balról a II. helyezett Pozsonyi Imre
Forrás: Kegye Győző



1962. május 5-én egy HA-MAE felségjelű Il-14-es MALÉV repülőgépről, 8070 méter magasból végrehajtott, a magassági ejtőernyős ugrás csúcsát beállító csapat tagjai a nyíregyházi repülőtéren.
A jelölt személyek a székesfehérvári klub tagjai voltak. Balról jobbra: Bakos István, Pozsonyi Imre, Aradi András
Forrás: Internet



Mi-24-esek a reptéren (1986)
Forrás: Vándor Károly

*Szöveg: Józsa Dávid**

Szovjet repülőalakulatok Székesfehérváron (1968-1989)

A szovjet repülőalakulatok Székesfehérvár környéki tevékenységét két, pontosan körülírható időszakra bonthatjuk. 1945–1948 között szovjet csata-, és vadászrepülőgépek, 1968-tól 1989-ig helikopterek állomásoztak városunk környékén.

1945 januárjától számos szovjet alakulat fordult meg Székesfehérváron, Börgöndön, Csákváron, illetve a környező települések mellett kialakított ideiglenes, tábori repülőtereken. Korabeli levéltári dokumentumok alapján januárban „Bergend" repülőtérére a 615. és a 639., Székesfehérvárra pedig a 707. (wan / sap) csatarepülő ezred települt, 12–17 darab Il-2 csatarepülőgéppel, illetve a hadosztálytörzs egy repülőgépével. A háború utolsó évében már mindkét oldalon meglátszott az eszközhiány, ezért is találhatunk ilyen kevés repülőeszközzel felszerelt alakulatokat. Egy 1945. március 25-ei dokumentum szerint Pákozdon, Székesfehérváron (995. wan), illetve Csákvár és Börgönd repülőterein (672., 951. wan) ismét csatarepülők állomásoztak. Az alakulatok hadrendi számából is látszik, hogy márciusra a szárazföldi csapatok alárendeltségében harcolva „új" repülőcsapatok érkeztek városunkba. Ebben az időszakban a frontvonal gyors mozgásának köszönhetően az alakulatok gyorsan váltották állomáshelyüket és egymást. A háború vége, hacsak egy rövid időre is, de változást hozott e téren. Az 5. és a 17. Légi Hadsereg alakulatai 1945 nyaráig jellemzően azon a repülőtéren maradtak, ahol a háború lezárásakor állomásoztak. 1945 nyarán Székesfehérvár repülő-



Mi-2 Székesfehérváron
Forrás: Vándor Károly



Székesfehérvári Mi-8MT valahol a Dunántúl felett
Forrás: Vándor Károly

* *Vándor Károly kutatásai és Légierő társbérletben I-II. című könyvei (VPP Kiadó, 2009–2010) alapján.*

terét az 56. (иап / iap) vadászrepülő ezred La-5 repülőgépei használták. Ezen alakulat egyik pilótája június 1-jén repülőbalesetben vesztette életét a város határában. A háború utáni hónapok az átszervezés, az alakulatok kivonásának és megszüntetésének időszaka volt. Az Ausztriában és Magyarországon állomásozó repülőalakulatok ekkorra már a 2. Légi Hadsereg alárendeltsége alatt tevékenykedtek. 1946 közepén a Székesfehérváron és környékén állomásozó 2. (гвшак / gvsak) csatarepülő hadtest megszűnt, az Il-2-esek, Il-10-esek elhagyták városunkat és a Dunántúlt is. Ezt követően a 12. (гвиад / gviad) gárda vadászrepülő hadosztály Jakovlev vadászrepülőgépei települtek Székesfehérvárra – a US Air Force egy felderítő repülés jelentése szerint 1948. április közepén még több mint 100 darab Jak vadászgép, valószínűleg Jak-9-esek állomásoztak Székesfehérváron.

Az ötvenes években szovjet szárazföldi alakulatok, illetve egy ideig magyar katonai és sportrepülők használták a Sóstó-Táci úti, valamint a Börgöndi repülőteret. Szovjet repülőeszközök – helikopterek – 1968-ban vették ismét birtokba a Sóstó-Táci úti repülőteret, amikor is a 254. gépesített lövész hadosztály alárendeltségébe tartozó 38. önálló helikopter raj futár, szállító és tüzérségi helyesbítő feladatokat ellátó Mi-2, majd Mi-8VKP típusú helikopterei megérkeztek. A Mi-8VKP (repülő harcálláspont) nem sorozatban gyártott változat volt, a Mi-8T alapváltozatból alakították át. A standard Mi-8-as 3 fős személyzete helyett e típusváltozat személyzete 8 fő volt. A nyolcvanas évek közepén a Mi-8VKP-t a Mi-9 néven megjelent, azonos feladatkörű, modernizált, sorozatban gyártott altípus váltotta Székesfehérváron (a Mi-9-es egy példányát a Magyar Néphadsereg is rendszeresítette 1984-ben). A nyolcvanas évek közepén jelentősen fejlesztették mind az alakulatot, mind a repülőteret. A rajt századdá alakították, a Mi-8MT mellett Mi-24V/P-k érkeztek Sóstóra. 1986-ban új helikopter állóhelyeket és repülőgépszerű fel-, és leszállások végrehajtására alkalmas betonsávot alakítottak ki. Az építkezések idejére az alakulat ideiglenesen a csákvári repülőtérre települt át. 1998-ban a Mi-2-eseket kivonták, ekkor érkezett 2-2 darab Mi-24R, valamint Mi-24K. Előbbi 3 fő operátorral a fedélzetén sugár-, és vegyi felderítő, utóbbi tüzérségi helyesbítő feladatot látott el.

1989 augusztusában a szovjet helikopterek Székesfehérvárról Tökölre távoztak. Az önálló alakulat megszűnt, gépeiket megtartva a 488. helikopterezred első századaként szolgáltak tovább.

Székesfehérváron (Börgöndön) alig több mint két évvel a szovjet repülők távozása után végleg megszűnt a katonai repülés, amikor is a börgöndi alakulat jogutód nélkül megszűnt és a Mi-2-esek Szolnokra települtek át.

Mi-24V típusú harci helikopter és legénysége a reptéren (1989)
Forrás: Vándor Károly





Szöveg: Józsa Dávid

Az elődök példája kötelez: Albatrosz Repülő Egyesület 1989-től napjainkig

Tíz, a repülésért elkötelezett sportember 1989. május 16-án Székesfehérváron megalapította az Albatrosz Repülő Egyesületet, amelynek pilótái kezdetben a város nyugati részén található, egykori modellező repülőtérről emelkedtek fel sárkányrepülőgépeikkel. Elődeikhez hasonlóan a gépeket a repülések előtt össze-, majd a repülések befejezésével szétszerelték és otthon, garázsokban tárolták. A katonai helikopterek 1991-ben Börgöndről Szolnokra költöztek, de a repülőtér 1996-ig honvédségi terület maradt. A terület sportcélú hasznosítása nagyszerű lehetőségnek látszott az egyesület számára, ezért 1995-ben néhányan sárkányrepülővel „felkeresték" a bázis akkori parancsnokát. Az első meglepődés után hamar megszületett az egyezség, amelynek köszönhetően a sportrepülők végre igazi repülőtéren találtak otthont maguknak.

Az új bázis teret és lehetőséget adott az egyesületnek, így a sportrrepülés fejlődésének is. Kezdetben az egykori tűzoltóállomás épületét használták hangárként, de az eredetileg tűzoltóautók számára készült garázsok csak a sárkányrepülők tárolására jelentettek megoldást. Az egyesület taglétszáma és repülőeszközeinek folyamatos gyarapodása miatt 2005-ben a hangárfejlesztés első ütemeként elkészült a 850 m²-es könnyűszerkezetes hangár. Ez további fejlődési lehetőséget biztosított a



Az egyesület Sf-25C Motorfalke típusú motoros vitorlázó repülőgépe
Forrás: Albatrosz Repülő Egyesület



A 2007. augusztus 12-én érkezett Morane MS893E típusú, HA-TOS lajstromjelű, négyüléses, motoros repülőgép
Forrás: Albatrosz Repülő Egyesület

székesfehérvári sportrepülők számára. Röviddel az első hangár átadását követően megérkezett az egyesület első merevszárnyú repülőgépe, a HA-1230 lajstromjelű Sf-25C Motorfalke motoros-vitorlázó. Az új szerzemény érkezését követően a taglétszám tovább bővült, majd 2006-ban, hosszú távollét után a vitorlázó repülők is „visszaköltöztek" Székesfehérvárra. A karcsú szárnyú repülőgépek tárolása újabb hangárkapacitás-bővítést igényelt: 2007-ben elkészült a „kishangár". Az 1200x200 méteres füves kifutópálya távolról is jól látható pályajeleket kapott és a kisgyerekek legnagyobb örömére 2015-től már egy játszótér is várja őket a repülőtéren. Az egyesület legfrissebb beszerzése egy, a sportcélú ejtőernyőzést szolgáló Cessna 182-es típusú repülőgép volt, amely 2016 őszén érkezett Börgöndre és 2017 tavaszától viszi magasba az egyesület ejtőernyőseit.

A repülőtér ideális lehetőséget biztosít céges rendezvényeknek, bemutatóknak. Legjelentősebb ezek közül a 2016-ban már 21. alkalommal megrendezett nemzetközi Börgöndi Repülőnap, amely a város repüléstörténetének 100 éves évfordulóját ünneplő emlékév legfontosabb eseménye volt. A jubileumi rendezvény megnyitóján került sor a Kocsis Balázs szobrászművész által készített emlékmű átadására, amely Székesfehérvár önkormányzatának támogatásával valósult meg.

A centenáriumi év ünnepsorozatához számos rendezvény kapcsolódott: köztük gyermekrajzverseny és repüléstörténeti kiállítás a Székesfehérvári Vasvári Pál Általános Iskola szervezésében, valamint a jelen kiadvány apropóját adó vándor-tablókiállítás.



2008-ban érkezett a Schleicher Ka-7 típusú, HA-5072 lajstromjelű, kétüléses kiképző-, és gyakorló vitorlázó gép
Forrás: Albatrosz Repülő Egyesület

A repülőnapok mellett számos versenyt szervezett az egyesület, melyek közül a legemlékezetesebb az 1994 és 1997 között négy alkalommal megrendezett Philips - Alba Regia Nemzetközi Ejtőernyős Kupa volt. A versenysorozat fő szervezője Ládás Károly (korábban maga is ejtőernyős sportoló volt), aki ma is aktív szerepet vállal a repülőegyesület életében. Az egykori Sóstói repülőtéren, a Philips parkolójában lebonyolított célbaugró verseny újszerűségét az adta, hogy nem egy működő repülőtéren

Albatrosz Repülő Egyesület Ejtőernyős, Sárkányrepülő, Vitorlázó-, és motorosrepülő, valamint az Öregsasok szakosztályának tagjai a 2007-es májálison
Forrás: Albatrosz Repülő Egyesület





Repüléstörténeti Gyűjtemény a Civil Központban
Forrás: Albatrosz Repülő Egyesület

rendezték meg, hanem a város egy külső, akkor még kevésbé beépített területén, az érdeklődők számára könnyen megközelíthető helyen. Az ejtőernyősök, valamint a Ka-26-os és Mi-2-es helikopterek miatt minden évben nagyszámú közönség látogatott ki a rendezvényre.

Az egyesület tagsága a város repüléstörténeti emlékeinek megőrzésére is nagy hangsúlyt fektet. A 2016-os emlékév egyik állomásaként 2016. augusztus 5-én került sor a neves repülőgép-tervező, Rotter Lajos tiszteletére készített emléktábla felavatására. Rotter Lajos – Samu Béla és Hehs Ákos segítségével – 1936-ban mindössze hat hónap alatt építette meg Székesfehérváron azt a Nemere típusú vitorlázó repülőgépet, amellyel 1936. augusztus 12-én a Berlin melletti Rangsdorf–Kiel útvonalon világrekordot állított fel, 3 óra 52 perc alatt tette meg az előre bejelentett 326,5 kilométeres távot.

Az Albatrosz Repülő Egyesület és a 2011-ben létrehozott Székesfehérvári Repülésért Alapítvány a tárgyi emlékek megőrzése mellett a fiatalok oktatására is nagy figyelmet fordít. Ezen kettős cél megvalósításában nagy szerepe van a Fehérvári Civil Központban berendezett és látogatható Repüléstörténeti Gyűjteménynek. A kiállítási tárgyak gyűjtésében és a kiállítás létrehozásában elévülhetetlen a szerepe Botz Lajosnak, aki az egykori székesfehérvári csatarepülő ezred parancsnoka, a Malévnél Tu-



A 25 éves évforduló ünneplése a 2014. évi Repülőmajálison
Forrás: Albatrosz Repülő Egyesület



Ejtőernyős célba ugró versenyen (2009)
Forrás: Albatrosz Repülő Egyesület



Az Albatrosz Repülő Egyesület Öregsasok Szakosztályának tagjai (egykori katonai, polgári pilóták vagy ejtőernyősök) ma is aktívan részt vesznek az egyesület életében (2005)
Forrás: Albatrosz Repülő Egyesület



Repülőnapi ugrásra készülnek az ejtőernyős szakosztály tagjai, a háttérben egy Mi-8 típusú helikopter
Forrás: Albatrosz Repülő Egyesület

154-es kapitány, később a Malév prágai kirendeltségének vezetője volt. Elsősorban Botz Lajos áldozatos munkájának köszönhetően az iskolás csoportok, valamint a történelem és a repülés iránt érdeklődők a múzeumban megismerkedhetnek a város repüléstörténetével.

Az Albatrosz Repülő Egyesület minden szakosztályában folyamatosan indulnak képzések, de az oktatás mellett az egyesület ejtőernyősei és pilótái hazai és nemzetközi versenyeken is szép eredményeket érnek el.

A merevszárnyú szakosztály szakmai vezetője, Meretei Zoltán nyert már távrepülő területi és nemzeti bajnokságot is, a szakosztályvezető Józsa Dávid pedig legutóbb a 2016-os műrepülő világbajnokságon egyéniben egy arany- és egy ezüstérmet szerzett, valamint tagja volt a világbajnok advance csapatnak is.

Az ejtőernyősök számára ugyancsak eredményesen zárult a jubileumi év. A Gödöllőn megrendezett Magyar Nemzeti Bajnokságon az Albatrosz Repülő Egyesület csapata ezüstérmet szerzett Nagy Attila és Pula József szakmai irányításának köszönhetően.

A Szilády Dezső vezetésével tevékenykedő Albatrosz Repülő Egyesület sportrepülőinek köszönhetően a város repüléstörténeti emlékei méltó helyen és módon öröklődnek tovább a fiatalabb nemzedékek számára. A börgöndi repülőtér pedig tovább üzemel, és sokak céljai szerint a jövőben a sport mellett a regionális, valamint az üzleti célú repülést is szolgálja majd.



Kétszemélyes motoros sárkányrepülő Börgöndön
Forrás: Albatrosz Repülő Egyesület



Motoros sárkányrepülővel Börgönd felett
Forrás: Albatrosz Repülő Egyesület

Az emlékév legfontosabb eseménye: 21. Börgöndi Nemzetközi Légiparádé

A 2016-ban már 21. alkalommal megrendezett Börgöndi Repülőnap - Nemzetközi Légiparádé a város repüléstörténetének 100 éves évfordulója alkalmából szervezett emlékév legfontosabb eseménye volt.

A jubileumi rendezvény Kocsis Balázs szobrászművész által készített emlékmű átadásával kezdődött. A 100 éves repüléstörténetnek emléket állító alkotás Székesfehérvár önkormányzatának támogatásával valósult meg. Az emlékév fővédnöke, dr. Cser-Palkovics András Székesfehérvár polgármestere ünnepi beszédében is kiemelte: *„a repülés nélkül Székesfehérvár ma biztosan nem lehetne az, ami. Ezért gondoltuk, hogy mindenképpen jó lenne egy emlékművel is megemlékezni erről".*

Az emlékműavatás és az ünnepélyes megnyitó után a repülőeszközöké lett a főszerep, jellemzően olyan repülőgépeké, helikoptereké, amelyek kötődnek a város repülőtereihez. Az '50-es években a székesfehérvári sportrepülők által is használt Po-2-es és Kánya mellett a repülőbemutatón is szerepelő Grunau Baby-ből egykor Székesfehérváron is készült három darab.

A Börgöndön szolgált helikopterek közül a Mi-2-essel Imreh Lajos, míg a Kamov Ka-26-ossal Dányádi Miklós bemutatóját láthatta a közönség. A Magyar Honvédség repülőeszközei közül egy Gripen és egy Mi-8-as szerepelt a repülőprogramban, utóbbit a gyerekek nagy örömére belülről is megtekinthették a látogatók.

A Mi-8-asból civil és katonai ejtőernyősök hajtottak végre közös ugrásokat, délelőtt RS-4/4LA típusú deszant ernyővel, délután légcellás ejtőernyőkkel.

A repülőnapon volt az első nyilvános szereplése a Gold Timer Alapítvány által „újjáépített" Gerle 12-nek, és ekkor került sor az Ungár László és a Magyar Régi Vitorlázórepülő Sport Alapítvány által megépített Blériot XI repülőgép első motorindítására és gurulási próbájára is. Jelenleg ez az egyetlen olyan Bleriot XI-es replika a világon, ami 100%-ban megegyezik az 1909-ben épült eredeti géppel. Háromhengeres Anzani motorja is pontos mása az eredeti 25 LE-s „erőforrásnak", de ez is teljesen új gyártású.

Az egyesület legidősebb tagja, a 93 éves Molnár Dániel 1944-ben a HMNRA-nál kapta alapkiképzését Bücker 131-es repülőgépen. Régi álom elhívni Börgöndre egy ilyen gépet - sajnos, ez most az utolsó pillanatban meghiúsult, de így sem maradt a rendezvény kétfedelű II. világháborús gépek nélkül, hiszen az alapváltozatú 220 LE-s modell mellett egy 450 LE-s E75-ös Boeing Stearman is részt vett a repülőnapon. A gépek hétfői hazaindulása előtt, egy kötelékrepülés során Molnár Dániel a levegőben is kipróbálhatta az erősebb változatot.

Józsa Dávid vitorlázó-műrepülő világbajnok bemutatója a 2016-os Nemzetközi Légiparádén, Börgöndön (2016)
Forrás: Simon Erika





Blériot XI repülőgép első motorindítása és gurulópróbája a Repülőnapon (2016)
Forrás: Albatrosz Repülő Egyesület



Po-2-es és Kánya kötelékrepülése (2016)
Forrás: Simon Erika



Ugrás légcellás ejtőernyővel (2016)
Forrás: VLKI



450 LE-s Boeing Stearman első ülésében Molnár Dániel, az Albatrosz Repülő Egyesület legidősebb tagja, aki 1944-ben Bücker 131-essel kapta az alapkiképzését
Forrás: Albatrosz Repülő Egyesület



Gripen (2016)
Forrás: Simon Erika



Kamov Ka-26 helikopter látványos bemutatója (2016)
Forrás: Albatrosz Repülő Egyesület



A 100 éves évforduló tiszteletére
2016. szeptember 11-én felavatott emlékmű a börgöndi repülőtéren
(Kocsis Balázs alkotása)
Forrás: VLKI