



a *literáturműveltség* kiterjedése (1500 után) mint általános értelmiségi jellegű *alpműveltség*, amely alkalmas alapot ad a feldolgozó, kereskedelmet végző és irányító hivatalok állásainak betöltésére, szakfeladatok elvégzésére, pl. a bányauradalmak igazgatására, mérési és számvevői feladatai ellátására, a kohászat és pénzverés irányítására, a hivatali jelentések összeállítására, a munka emberi és technológiai megszervezésére stb.).

kább vallási és politikai küzdelmek tárgyai és színterei lettek. Hozzá kell tennünk azt is, hogy a középkori, szintetizáló Summák helyébe a 17. században az Enciklopédiák lépnek, amelyek a teljes tudományosság összefüggéseit kívánják megvalósítani, főként pedagógiai céllal. A bányászat és kohászat sajátos tevékenysége, amelynek tapasztalatai, technológiai előzményei megvoltak, elkülönített ismeretekkel addig nem rendelkezett (2. táblázat).

A 17. század utolsó évtizedeiben megtörténik a török végleges kiűzése, átalakulnak a királyi Magyarország területének iskolaszervezeti keretei és igényei. Az osztrák birodalom gazdaságának jelentős forrása a felvidéki és erdélyi ércelelőhelyekről származó termelés. A bányászat fejlesztése fontos érdek – a meglévő technológia megújítása, a termelés növelése már nemcsak tapasztalatokkal bír, de szakismeretekkel is rendelkező szakembereket kíván. Már a század elején, 1605-ben megszületett az a rendelkezés, amely az expektánsok szolgálati helyének kijelölésével foglalkozik. Utalva a bányászati technológia korábbi fejlődésére és az ehhez feltételezett szakértelemre, az expektánsok már korábban is működhetek. Megfigyeléseik tárgya az üzemmenet, az irányítási munka volt a kezdetben, ami később bővült az adminisztratív feladatokkal. Alapjában véve azonban gyakorlati irányú képzési formaként terjedt el. 1632-ben az expektánsok rendszeres javadalmazást kapnak. A kamara bányászattal foglalkozó hivatalnokai a szakmai képzés megszervezését sürgetik.

A szomolnoki főkamagróf, Johann Conrad Richtausen von Chaos báró hagyatékából Bécsben 1664-ben létesítenek iskolát „Die Freiherrlich Chaos'se Stiftung” néven, ahol kémikusokat és bányamérnököket képeznek ki a bányavidékekre. A kamarai hivatalok megszerveződésével megnő a szakértő-igény, III. Károly megalapítja a Bányatisztképző Iskolát (1735), majd 1770-ben a Bányászati Akadémia megszületésével a bányászati ismeretek, „tudományok” tantárggyá szerveződésének intézményi alapja is megteremtődik a felülről-lefelé szerveződő iskola mintájaként. Megszűnik a bányászat addigi tapasztalatokon épülő és ehhez csatlakoztatott általános műveltségbeli kapcsolata, helyébe az irányított szakismeret alakítás, ennek továbbadása és szabályozása lép.

Hosszú idő telik el, amíg a különböző tudományágakból a bányászat tényleges elméletet képes alkotni, az ismeretek továbbadására új szervezeti formákban (alsóbb fokú bányaiskolákban és szervezett tananyaggal) sor kerülhet. Mindvégig a gyakorlati munka-irányítás feladatai és igényei a meghatározók. Ugyanekkor megjelennek a társadalmi fejlődésből adódó, általános műveltségi szintet elváró igények is (pl. a képesítések körében), közrehatva abban, hogy a bányászati szakoktatás ne elkülönült, hanem a társadalmi iskolarendszeréhez csatlakozó legyen. Ez a kívánalom akkor erősödött fel, amikor nyolc évszázados fejlődése után a magyar nevelésügy jelentős állomásához érkezett: a hazai iskolákat a korábbi, vallási és felekezeti széttagoltság helyett a királyi rendelkezéssel életbe léptetett Ratio Educationis (1777) egységes irányítású és szervezeti rendszerbe kívánta állítani. Küzdelmes évtizedek következnek azután, de időálló az állami iskolaszervezet, az állami felügyelet, az egységes tanrendszer elrendelése, a képesítések körvonalazása. A bányászati szakoktatás, amely állami (kamarai) rendelkezések alapján a megelőző években nyerte el teljes önállóságát, fokozatosan építi ki szervezeteit, rendezi tananyagát hangsúlyozni igyekezvén sajátosságait.

Összefoglalásul megállapíthatjuk, hogy a magyar iskolarendszer megfelelő alapokat nyújtott ahhoz, hogy az iskolai oktatás-nevelésben képzetek tudása a technológia fejlődésében érvényesülhessen. A humán tudományoktól fokozatosan elváló természettudományok és szaktudományok iskolai és iskolászerű oktatás-nevelésben megvalósuló anyaga pedig fenntartotta a technológiai megújulást (mint történt ez az alkimia és a kémia fejlődése kapcsán az ércelelőkészítésben is hasznosulva), egyben az állami iskolarendszer megteremtése idején lehetővé tette a szakmai iskoláztatás tényleges megszerveződését. Nem véletlen, hogy a technológia változását, a gépek, berendezések felhasználását kívánó bányamunka, a termelési folyamat koncentrált volta miatti tökefelhasználás e területen váltotta ki az iskolászerű oktatás-nevelés első formáit, és 1777 előtt évtizedekkel már létrehozta szakmai iskoláját, megteremtve az állami fenntartású, de szakági (pénzügyminiszteri, kereskedelemügyi) igazgatású szakoktatást, melynek tartalmi vonatkozásait a termelés alakulása szabta meg.

A pécsi repülés története 1945–1955. között

Dr. Pagáts Pál

A Pécsi Műszaki Szemle 1983. I. számában a pécsi repülés történetének első részével foglalkoztam, ezúttal – ennek folytatásaképpen – a felszabadulás utáni tíz év eseményeit foglalom össze.

A város 1944 novemberében szabadult fel. A repülőteret rövid időre a szovjet légierő foglalta el, majd a front egyre távolabb került, a harci gépek zúgását a csend váltotta fel, de nem sokáig, mert 1945 tavaszán néhány amerikai Liberátor bombázógép, feltehetően műszaki problémák miatt kényszerleszállt a repülőtéren. A hosszú kifutópályához tervezett nehézbombázóknak a reptér rövidnek bizonyult, több gép a földreérés pillanatában megsérült. Ennek során *Thomas Mc Donald* repülőhadnagy súlyosan megsérült és a kórházban meghalt. Nagy részvét mellett temették el húsvétvasárnap.



A pécsi repülőtér 1945 tavaszán, jobbra a földön kényszerleszállt Liberátor amerikai bombázógép

Már az első békeévben a pécsi repülők – *Tóth Kázmér*, *Vargha László* és mások – elhatározták, hogy a megrongált repülőgépeket motorokat, alkatrészeket összegyűjtik és felújítják, hogy mihamarabb ismét a levegőbe emelkedhessenek gépeikkel. Ehhez jelentős segítséget nyújtott – *Szarka Rudolf* MÁV tisztviselő közbenjárására – a pécsi MÁV akkori vezetője, *dr. Csánády György*, a későbbi közlekedési miniszter. Vasúti kocsikat kaptak, járták az országot és mentették az értékes repülőszakanyagot. Munkájuk sikerrel járt, két vagonnyi anyagból megkezdtek az első gép összeállítását.

A HA-LCQ jelű Bücker Jungmann iskolagép 1948 tavaszára készült el. Remélték, hogy e géppel kezdődhet meg a felszabadulás utáni pécsi repülés, de csak a földön maradt, mert *Bánhídi Antal* repülőkonstruktor, aki 1942

után az újjászülető sport és forgalmi repülés műszaki vezetője volt a KPM-ben, felsőbb döntésre az algyői táborba repülte a kis kétülést. Egyébként az országban más helyeken is hasonló törekvések voltak, amelyek eredményeképpen 240 vitorlázót és 7 motorgépet állítottak össze, vagy javítottak ki, így teremtettk meg a magyar sportrepülés technikai alapjait.

A sportrepülés újjáéledésével egyidőben napirendre került a belföldi légiforgalom megindítása is, amely a háború után a magyar közlekedés egyik legjelentősebb eseményének számított. A Magyar-Szovjet Légiforgalmi Társaság létesítéséről az elvi megegyezést *Nagy Ferenc* miniszterelnök jelentette be a Minisztertanácson 1946 márciusában, és még e hónap végén aláírták az egyezményt a MASZOVLET megalapításáról. A következő hónapban *Gerő Ernő* miniszter vázolta a belföldi légiforgalom szervezetét és közölte, hogy Pécsset is bekapcsolják a légiforgalomba. Később ezt megerősítették, közölve, hogy az illetékes minisztérium Légiforgalmi Ügyosztálya látva Pécs város közönségének nagyfokú érdeklődését a város repülésügyével kapcsolatban, ezért Pécs várost elsőnek kapcsolják be a légiforgalomba. A valóságban azonban az első járat Budapest–Debrecen és Budapest–Szombathely között indult meg 1946. október 15-én, Pécs felett később jelentek meg az utasszállítók.

A meginduló polgári légiforgalom céljaira ismét szükségessé vált a mecsekalji repülőtér igénybevétele. Azonban váratlan nehézségek merültek fel, ugyanis a Földigénylő Bizottság már korábban igénybe vette a repülőtér egy részét, és a rászorulóknak között házhelyeket osztott ki. Ez a megfontolatlan lépés sok bosszúságot okozott de végül is az akadályok elhárultak a repülőforgalom elől.

Eközben a légiforgalom számára a Szovjetunióból 1946. augusztus 7-én Budaörsre megérkeztek a repülőgépek – 5 db LI 2-es, 5 db PQ 2-es gép –, amelyekkel a magyar pilóták megkezdtek gyakorlórepüléseiket szovjet kollégáik irányításával. Néhány szó a gépekről. A felszabadulás után a magyar légiforgalom LI 2-es „Teve” típusú, kétmotoros, 21 férőhellyel ellátott gépekkel indult meg, utazósebességük 220–230 km/óra, személyzet száma 3–4 fő volt. A gép az amerikai DC 3 „Dakota” gép Szovjetunióban licenc alapján gyártott változata, amely a repülés történetének első, héjszerkezetű utas és teherszállító gépe volt. Magyar vonatkozása is volt ennek a típusnak, mert *Kármán Tódor*, a világhírű magyar származású aerodinamikus a Douglas cég megbízásából a gép aerodinamikai kialakítását, elméleti számításait, a szélcsatorna kísérleteit véggezte.

A jól bevált alaptípust több követte. Ezekből tevődött ki a két világháború között az amerikai légiforgalmi vállalatok gépparkjának 94%-a, és a második világháború során a Szövetségesek a hadszíntereken használták a tökéletesen bevált Dakotákat. A repülőgép olyan jó volt, hogy vezethetőségéről a pilóták azt tartották, nem szabad megzavarni, hagyni kell repülni. A konstrukciója is kiváló volt. A képen látható HA-LIA jelű gép 1946-ban készült, egyik legrégebbi gépe volt a MASZOVLET-nek, több mint 7800 órát repült és 11 700 leszállást teljesített!



Megindul az utasforgalom. A LI 2-es utasszállító gép a start előtt.

A pécsi sajtó 1947 elején jelentette be, hogy a Magyar-Szovjet Légiforgalmi RT. néhány vezetője Pécssett tartózkodott az előmunkálatok irányítása céljából. Ezek szerint a gép vasárnap kivételével naponta közlekedik Pécs és Budapest között. Onnan indul 13.40-kor, ide érkezik 14.30-kor, majd innen 15.00-kor indul vissza, menetidő 50 perc. A jegyket az IBUSZ árusítja, egyszeri útra 90 Ft, a retúr ára 162. Ft A pilótaszolgálatot Stifter János, Zsiros András, Kucsera József magyar elsőpilóták és Szivák Nikolaj, valamint Csisztov Pável látják el. A MASZOVLET a pécsi repülőtér vezetésével Bánkúti Lászlót bízta meg, az utas és áruforgalom főnöke Szigeti Tivadar lett.

Az előkészületek után, 1947. február 9-én, vasárnap érkezett meg az első gép a budapesti vendégekkel, Bebrits Lajos államtitkárral az élen. A küldöttségben helyet foglalt Koós Imre, a légügyi osztály vezetője, valamint Krajnoff József, a MASZOVLET igazgatója. A vendégeket dr. Boros István főispán üdvözölte, válaszában Krajnoff István megemlítette, hogy a repülőtér szélén látható repülőgéproncsok a háború maradványai, a most felszálló gépek pedig az újjáépítésé. Az ünnepélyes megnyitó után a pécsiek a vendégekkel együtt körrepülésen vettek részt a város felett, majd a gép visszatért Budapestre. Ezt követően a rendszeres légiforgalom néhány napon belül megindult.

A járat igen közkedvelt lett a pécsiek körében, hiszen hamarabb juthattak el Budapestre mint vonaton. Augusztusban már arról írt az Új Dunántúl hogy jubilál a pécs-budapesti járat, mert az utat 150-szer tette meg, és 4931 utas vette igénybe, ami azt jelentette, hogy a gépek általában 80%-os kihasználtsággal repültek.

A város sportrepülésének első lépéséről az Új Dunántúl 1947. április 13-i száma „Megkezdődik Pécssett a sportrepülés” címmel adott hírt. A politikai, társadalmi és tudományos élet vezető személyiségeinek védnöksége alatt húsvétkor Pécssett megalakult a Sportrepülő Egyesület a Dózsáról elnevezett József utcai székházban. Az alakuló gyűlésen Körmendy Vladimír légiforgalmi rendőrszázados ismertette a háború pusztításait túlélte és meglévő vitorlázógépek felújítási munkáit, és bejelentette, hogy amint a felsőbb hatóságok engedélye megérkezik, megindul a repülés. A vezető ség egyben felszólította a repülni vágyó ifjakat, jelentkezzenek, hogy az elméleti kiképzést mielőbb megkezdhesék.

A szervezés megindult és az augusztusi 8-i újság közölte, hogy a MÁV patronálásában a „Pécsi Vasutas Sportrepülő Egyesület” felkéri tagjait igazolványaik érvényesítésére, ezért az Endresz György utca 76. sz. alatt, a volt Pilóta Csárdában jelenjenek meg. Az egyesület a sajtó hasábjain mondott köszönetet a pártoló tagjainak, Meggyes Lajosnak, Göttlinger Mihálynak, az öreg pilótának, Mestrits Endrének és dr. Kar Lajosnak az anyagi hozzájárulásukért, amellyel a klubot segítették.

Ismét felmerült a repülőtér megszüntetésének gondolata, mert ez a város fejlődésének egyik akadályaként Anyagiak hiánya miatt azonban az új kialakítására nem került sor, így a repülés a régi helyen indult meg.

A következő év – 1948 – döntő volt a pécsi repülő életében. Április 30-án közgyűlést tartottak, és csatlakoztak az Országos Magyar Repülő Egyesülethez az OMRE-hoz, amely már 40 vidéki és fővárosi egyesületet több mint 4000 taggal tömörített. Közölték továbbá, hogy a nyár folyamán repülőtábort szerveznek

A felszabadulás utáni első tábort augusztusban tartották meg, amelyről a helyi sajtó terjedelmes cikkben számolt be. A tábor vezetői Körmendy Vladimír rendőrszázados, Hasznos Imre és Fogarassy István „C” vizsgás oktatók voltak. A növendékeket a volt lövésztribün alagsorában helyezték el, mivel a régi hangárt a Luftwaffe egységei a háború utolsó napjaiban felrobbantották. Az elrejtett vitorlázógépek átvétele a háborút, felújították és kifogástalan műszaki állapotban a tribün lelátóján tárolták.

A Makár-hegy felett ismét feltűntek a fehérszárnyú, csendes vitorlázók, a jól ismert Tücskök, Vöcskök és a kétüléses Cimborá, bár nem ez volt az első levegőbe-emelkedés a háború után, mivel már korábban, talán 1946-ban vagy 1947-ben már tartottak üzemnapot a vasúti állomástól délre eső területen. A nem megfelelő műszaki körülmények miatt azonban csak néhány startra kerülhetett sor.

A kiképzés jól haladt, a növendékek fegyelmezetten hajtották végre a feladatokat. „Vidáman, boldogan élnek a pécsi táborban a jövő repülői. Hajnaltól sötétedésig bűg a csörlő, repkednek a fiúk és a napló egyre jobban telik a teljesítményekkel. A repülést csak az utasforgalmi gép érkezése és indulása szakítja meg. Szeptember elején 32 „A” vizsgás vitorlázóval lesz gazdagabb a magyar pilótautánpótlás” – fejeződik be a cikk.

Az eredményes tábort sajnos újabban nem követték, mert felsőbb utasításra a sportrepülést Pécssett betiltották a közeli jugoszláv határ miatt, a gépeket az OMRE rendelkezésére elszállították, az oktatók is másutt folytatták a repülést. A belpolitikai helyzet ezekben az években nem kedvezett a sportrepülésnek. A sportágban néhány helyi, magassági és kisebb távon kívül jóformán nem voltak teljesítmények, egy helyben topogott minden. Repülőmodell versenyeket rendeztek, amelyeket Varga János tanár OMRE körzetvezető szervezett és irányított. A versenyeken 200–250 géppel vettek részt a modellezők, szép eredményeket értek el, e fiatalok közül kerültek ki később a vitorlázók.

Egy késő őszi délutánon – 1949. november 19-én – repülőbaleset történt. A MASZOVLET LI 2-es típusú HA-LIK jelű utasgépe rossz látási viszonyok között, repülés közben a Jakab-hegynek ütközött és lezuhant. A pécsi újságokban erről nem jelent meg tudósítás.

A következő év tavaszán a légiforgalmi vállalat 30%-os díjszabás csökkentést jelentett be, így a repülőjegy ára olcsóbb lett a gyorsvonat másodosztályú jegy áránál. Az utasforgalom tovább emelkedett. Ezzel egyidőben a vállalat tovább bővítette a szolgáltatásait, légitaxi szolgáltatást létesített, erre a célra új AERO 45 típusú gépeket állított üzembe, amelyek 3 utast szállíthattak és 4 Ft/km volt a tarifa.

Négyéves kényszerű szünet után a mecsekajjai városban 1953-ban indult meg újra szerény keretek között a sportrepülés, amelyet a helyi sajtó már júniusban közölt, s azt is, hogy az illetékesek eddig a legmostohábban kezelték a pécsi repülés ügyét, hiszen amióta megtiltották a repülést és a gépeket elvitték, gyakorlatilag nem történt semmi. Ezért a pécsiek Farkas-hegyre jártak repülni, amely alig volt eredményes.

A „Magyar Repülő Szövetség Pécsi MÁV Lokomotív Alapszerveje”-nek vezetője Varga János tanár lett, a „tanár úr”, aki kiváló pedagógiai érzéssel kedvelte meg a fiatalokkal a repülést, a klubtitkár Szarka Rudolf lett, aki később, 1972-ben megkapta a Tissandier Diplomát a repülés terén végzett kimagasló munka elismeréseként. Az elméleti oktatást a magas műszaki képzettséggel rendelkező Meiszerits István vállalta. A fiatalok közül Bodajky Lajos, Horváth György, Balassa László, Balogh László, Bayer Andor, Kordé Gyula Derner Henrik, Csóka Ottó, Vajcsy Géza említhetők. A műszaki teendőket Magassy Ottó főszereplő és Zalaváry József hangármester végezték. A klubnak ejtőernyős köre is volt, a június 28-i Dunántúli Naplóban Jéger József mondta el ez első ejtőernyős ugrásának történetét. A szeptember 26-i Dunántúli Napló végre jó hírt közölt: „Vasárnap megindul Pécssett a sportrepülés”. A MÁV alapszervezet megkapta az első vitorlázógépet a központi alapból, amellyel nagyszabású bemutatót tartanak a Néphadsereg napján. Ejtőernyős ugrások is lesznek! Természetesen nagy érdeklődést keltett az újsághír, a pécsi közönség mindig rendkívül fogékony volt a sportrepülés iránt. 1930-ban elsőnek indult meg Pécssett a motoros repülés, majd az utasforgalom a főváros és Pécs között, s a látványos repülőnapok is ezeket vonzottak.

Szép koraőszi vasárnap reggelre ébredt a város. Kilencc óra tájban már nagy tömeg várta a bemutatót, amely ejtőernyős ugrásokkal kezdődött. Ezt követően levegőbe szállt az első vitorlázógép, a kétüléses „Koma”, jele HA-5127 volt, amely egész délután repült a város felett, írta a sajtó.



A Koma iskolagép felszállás előtt Varga János oktatóval a baloldali ülésen

A „Koma” úgy szerkezeti felépítésében mint teljesítményében nagy előrelépést jelentett, ezért 1950-tól az összes vitorlázórepülő iskolákban alkalmazták a Rubik Ernő tervezte gépet. Még 1953-ban újabb gépeket – Vöcsök, Pilis és egy további Komát – kaptak, majd a következő évben egy Lepke iskolagéppel és egy Június 18, nagy teljesítményű vitorlázóval bővült a géppálmány. Sajnos azonban nagy gondot okozott



Starhelyre viszik a Vöcsök típusú iskolavitorlázót

ban pezsgő élet folyt a felszállások száma naponta meghaladta a 80-at két „Koma” felváltva repítették a növendékeket a levegőbe.

A Dunántúli Napló június 23-i színes riportja szerint „Szépen fejlődik Pécsen a vitorlázórepülés a motoros gép állandóan útban van és húzza fel a karcsú gépeket”. Valóban ez volt a helyzet, mivel az akkor repülőközpont vándor vontató iskolát szervezett egy UT 2-es „Galamb” kétüléses motoros, és egy kétüléses Pionyr vitorlázógéppel. E páros az ország repülőtereit járta, egy-két hetet töltött mindenütt, vitorlázásokat végeztek. Így a startok száma emelkedett, de a repülések intenzitása tekintetében lényeges változást nem hozott, mert e pár napos üzemekkel nem lehetett pótolni az egyébkénti viszonylag lassú kiképzési ütemet, amelynek okairól az előzőekben szoltam.

Az UT 2-es „Galamb” kétüléses gépről annyit, hogy a felszabadulást követően a hazai pilótagárdában alig volt valaki, aki ne repült volna ezzel a szovjet gyártmányú, igen jó repülőtulajdonságokkal rendelkező géppel, amelyből 7000 db-ot gyártottak, és az első példány még a háború alatt került Magyarországra, ahol hamar igen közkedvelté vált.



A HA-GAC jelű, UT 2-es szovjet vontatógép felszállás előtt, háttérben a tribün.



A HA-5154 jelű, Pionyr kétüléses vitorlázógép, háttérben a vitorlázótribün.

a gépek biztonságos elhelyezése, mozgatása. Szükségmegoldást az Endresz György utca elején lévő, ideiglenes tároló jelentette, ahonnan azonban a nagy távolság miatt a gépeket szétszedve kellett a repülőtérré vinni és onnan vissza, s ez lelassította az üzemeltetést. A kevés gépre sok volt a növendék, általában egy oktató vezette a repüléseket, ezzel volt magyarázható, hogy az ifjak viszonylag hosszabb idő után szerezhették meg a fehérsírályos vizsgajelvényeket. Az egyik legtehetségesebb növendék, *Derner Henrik* 1953 őszén kezdte meg a repülést és a „C” vizsgát csak 1955 augusztusában szerezhette meg.

Egy késő őszi üzemnapon sajnos az első repülőesemény is bekövetkezett. Varga parancsnok „Pilis” teljesítménygéppel startolt. Műszaki hiba folytán a gép kioldószerkezete nem működött, ezért a csörlőkezelő a kötélet elvágta. A visszamaradt kötélrészt a gép tovább vontatta, amely leszállás közben egy földi tárgyban megakadt és a gépet lerántotta. A pilóta megsérült, de felépülése után a repülést és az oktatást 1957 júliusától folytatta. Távollétében a vezetést *Bircsák Károly* és *Kerekes Adrien* vették át.

1954 áprilisában a TTIT, a Társadalom és Természettudományi Ismeretterjesztő Társulat társasrepülést szervezett a MALÉV LI 2-es géppel a város és a megye felett, 50 Ft-os személyenkénti áron. A félórás repülésről *Szalai újságíró* „Repülővel Baranya felett” című hangulatos cikkében leírja, hogy 500 méter magasból milyen érdekesek Pécs girbe-görbe utcáinak, milyen csodálatos a tavaszi pompájában öltözött mecseki hegyoldal. A sétarepülést igen kedvezően fogadták, ezért június 20-án megismételték.

Júliusban a Gépipari Technikumban toborzó gyűlést tartottak hangosfilmek vetítésével népszerűsítették a repülést. Újabb tábor szerveztek amelyről „A jövő repülői között” címmel számolt be az újság. A tábor-

A nyár nagy eseménye volt az 1954. augusztus 20-i repülőnap. A műsoron *Latabár Kálmán* is fellépett más fővárosi színészek társaságában. Ezután a klub vitorlázói emelkedtek a magasba, majd a Zlin 381 „Fecske” kötelékrepülés kötötte le a nézők figyelmét. E gépek a világhírű Bücker 181 Bestmann kétüléses túra-



Repülőnap 1954. augusztus 20-án, előtérben a Június 18. teljesítménygép.

Egyébként a nyár kedvező volt – összegezte szeptemberben a Dunántúli Napló, mert *Bircsák Károly* ezüstkoszorús oktató szeptember 11-én Pécsről Tolnáig repült Június 18 gépével, eközben 1600 méteres magasságot ért el. Több növendék, köztük elsőnek *Vajcsy Géza* megszerezték a „C” vizsgát. Előfeltételként 15 percet meghaladó időt kellett a levegőben eltölteni, amely komoly teljesítmény volt. Megoldódott továbbá a pécsi repülők egyik legnagyobb gondja 1954. október 24-én felavatták az egyesület fahangárját, amelyet szétszedve Sajókápolnáról hoztak.

„Örömmel Pécsen” írta az akkori Repülés. A hangárt a Magyar Repülő Szövetség segítségével a klubtagjai építették fel, amelyhez anyagi és szakmai támogatást kaptak a XIV. sz. Autójavító, a Pécsi Tatarozó és az Erdőgazdasági Gépjavító Vállalatoktól. Külön kiemelte a cikk *Thész Mihály* sztahanovista művezető nevét, akinek irányításával folyt a munka. Közben üzemnapot tartottak, a szép őszi napon több vizsga is született, majd így fejeződik be *Borda János* tudósítása: „Amíg a karcsú gépek suhanva siklanak az őszi színpompában ragyogó Makár-hegy felett, az elmúlt esztendő eseményeire visszagondolva elmondhatjuk, hogy érdemes volt küzdeni dolgozni. A megértő,

gépek cseh változatai voltak. A sportgépek bemutatója után hatalmas zúgás közepette a magyar légiőrő MIG 15 típusú, sugárhajtású vadászgépei húztak el alacsonyan. Nagy volt a csodálkozás hiszen az emberek addig nemigen láttak „lökújító” gépeket. A repülőnap nagyszerű propagandája volt a repülésnek.

egymást segítő összefogással minden akadályon győzedelmeskedhetni lehet.”

Valóban, nagy jelentőségű volt ez, mivel korábban hol a tribün lelátóján, hol az Endresz utcai szükség-tárolóban voltak a gépek. Az új hangárt a felrobbantott hangár alapjaira állították fel, amely azonban már nem sokáig nyújthatott szállást a famadaraknak. A városi tanács részéről ugyanis döntés született arról, hogy



Az 1954. október 24-én felavatott hangár.

a város fejlesztésének céljaira igénybe veszik a mecsek-alji repülőteret, amelyre 1955 őszén került sor. Az új reptérnek Pogány község mellett jelöltek ki területet. Ettől függetlenül 1955 nyarán még repültek, folyt a kiképzés. Az év vége felé a hangárt lebontották és a terepet átadták az építőknek, ahol a Makár-hegy alatti hatalmas területen a lakásépítkezések már 1956 elején megkezdődtek. A pogányi repülőtéren felállított a fahangárt, amelyhez ezúttal is több vállalat nyújtott segítséget, írta a június 8-i Dunántúli Napló.

Végezetül néhány szó a légiforgalomról. A MALÉV belföldi járatainak nagy részét 1963-ban a LI 2-es gépek típuslejtésével sajnálatos módon felszámolta, de a Pécs-Budapest közötti vonal egy ideig még működött. A Dunántúli Napló 1964. október 15-i számában interjú jelent meg *Hüvös Sándorral*, a MALÉV vezérigazgatójával. Előadta, hogy a MALÉV-nak 6 db IL 14-es gépe van a hazai forgalom céljaira. Az igények fokozatosan csökkenni, augusztusban pl. Budapestre már csak 700 utas vette igénybe a szolgáltatásokat. A gépek lassan elavulnak, gyakoriak a járatkimaradások. A vidéki repterek állapota sem kielé-

gítő, a téli járatokat már nem is indítják. Mindez légiforgalom megszűnéséhez vezetett.

A sportrepülés viszont tovább fejlődött, modern műanyagcsodák tűntek fel az égbolton, az MHSZ Klubteljesítményei említésre méltóak.

Források:

Független Néplap 1945–1948.

Új Dunántúl 1945–1947.

Dunántúli Napló 1948–1956 és 1964 évfolyamai.

Repülés 1954/12, 1968/12, 1969/1 és 7, 1970/7, 1971/1 és 1974/6, 7 és 10. számai.

Csanádi-Nagyvárad-Winkler: A magyar repülés története Budapest, 1977.

Aviatika 1., LI-2 „Teve” típusismertető, az Autó-Motor lapfüzete. Budapest, 1985.

E. König: Die Bückers, Verlag Kurt Munz. Göppingen, 1977. Repülési Naplók

A fényképet készítették: Bodajky Lajos, Dorn Lajos, Kazár János.



A repülőklub 1954. május 1-i felvonulása a Lepke vitorlázógéppel.

A Baranya Megyei Állategészségügyi és Élelmiszer Ellenőrző Állomás Zólyom utcai részlegében 1966 óta működik izotóplaboratórium. Azóta folyamatosan ellenőrizzük a környezeti minták radioaktív szennyezettségét Baranya és Tolna megyékben. Az eltelt idő alatt a használt műszerek műszaki színvonala és az alkalmazott vizsgálati módszerek is sokat változtak. A Glimm-lámpás, villogó fényt adó számlálóktól eljutottunk az igazán korszerűnek számító Canberra készülékig.

Nagy érzékenységu műszerre azért van szükségünk, mert általában nagyon kis aktivitást kell meghatározunk. A felhasználásra kerülő élelmiszerekben a természetes radioaktív anyagok mellett mesterséges szennyező anyagokat is találhatunk, melyek légköri atomrobbantások és reaktorbalesetek nyomán kerülhetnek az élelmiszerekbe. Az évek folyamán a szalastakarmány, a tej, az ún. indikátornövények — saláta, sóska, spenót —, a talaj, a folyóvíz, a halak és a gyümölcsök radioaktív szennyezettségét vizsgáltuk. Például az 1976-os kínai légköri robbantás után az indikátornövények aktivitás értéke egy nagyságrenddel növekedett. Részt vettünk Paks és környéke ún. null szennyezettségi szintjének felmérésében is. Erre azért volt szükség, hogy az atomerőmű belépése után az esetleges változásokat nyomon tudjuk követni.

Munkánk a csernobili reaktorbalesetet követően vált igazán fontossá. Ekkor a forgalomba kerülő élelmiszerek egy részét csak radiológiai vizsgálat után értékesíthették a vállalatok. Különösen a tej vizsgálata volt fontos. Bebizonyosodott, hogy országos hálózatunk az évek folyamán jól felkészült, képes ilyen rendkívüli feladat ellátására is. Igaz, rengeteg energiát kivetett belőlünk az eltelt néhány hónap, májusban és júniusban szinte bent laktunk az intézetben, reggel 7-től este 10-ig tartott a munkaidőnk. Ugyanazon helyekről begyűjtött talaj-, növény- és tejmintákat vizsgáltunk, s a mérési eredményekről naponta tájékoztattunk budapesti központunkat. Így a többi illetékes szerv naprakész információk alapján dönthetett.

Munkánk azóta sem lett kevesebb, mert a közöspiaci országok és más tőkés országok is csak bizonyítvánnyal ellátott élelmiszereket engednek be határainkon. Így minden exportra kerülő élelmiszert meg kell vizsgálnunk. Műszerünk műszaki színvonala az ország gazdasági helyzetének megfelelő volt. Sok nehézséget jelentett a háttérszint körüli aktivitás mérése. Bár szerencséseknek mondhatjuk magunkat, mert a gammasugárzó anyagok meghatározására csehszlovák gyártmányú Ge-Li detektor, magyar gyártmányú sokcsatornás analízátor és a kiértékeléshez számítógéppel állt rendelkezésünkre. A műszerek azonban meglehetősen megbízhatatlanul működtek, valami mindig rossz volt.

Az új Canberra rendszer a ma ismert legkorszerűbb rendszer, mely a gammasugárzás analízisére használható. Lelke az igen jó felbontóképességű Ge-Li fel-

vezető detektor, melyet csak akkor kell nitrogénnel hűteni, ha nagyfeszültség alatt van. Munkaponti feszültsége 5000 V. A detektor jeleit egy előerősítő felerősíti és egy 4 K-s, sokcsatornás — Canberra 35 Plus típusú — analízátor dolgozza fel. Az analízátor mikroprocesszort tartalmaz mely a memóriába beépített program segítségével lehetővé teszi a spektrum kiértékelését. A memória szabad felébe bármilyen adat kívülről bevihető. Az analízátorhoz magnó, számítógép és nyomtató is csatlakoztatható. A felvett spektrum magnóra, papírszalagra vihető és visszaolvasható. Az analízátor az IBM számítógéppel is vezérelhető. Az adatok mágneskártyán rögzíthetők. A számítógéphez egy kiértékelő programot is mellékeltek (PC — CEBAS — G).

A csernobili reaktorbalesetet követően a fő feladat a szennyezettség mértékének, a szennyező anyagok fajtajának megállapítása. A kezdeti időszakban a tejek I-131 tartalmának mérése volt a fontos, hogy az elátásban ne legyen zavar. A tej mellett a takarmánynövények és a talaj szennyezettségét is mértük mindkét megyében. A vizsgálat alapján elkészült Baranya és Tolna megye szennyezettségi térképe. A második szakaszban, az Európai Közös Piac határozata után az élelmiszerek Cs-134 és Cs-137 szennyezettségét mérjük. (A jóid rövid felezési ideje miatt ekkor már nem jött számításba.)

Átfogó mintavételi program készült a húsok, zöldegek, gyümölcsök és a talaj szennyezettségének felmérésére, napi négy mintával a megye különböző területeiről. A vizsgálatok eredményeként megállapítottuk, hogy az erdei vadakat leszámítva, a szennyezettség nem számottevő. Az exportszállítások beindulásával fokozatosan nőtt a vizsgálandó minták száma és fajtája. Az élőállat-szállítmányoknál területi szennyezettséget mértünk. Az egyéb termékek — marhahús, csirke, kacsa, pulyka, libamáj, kacsamáj, borjú, zsirszalonna, takarmányszír, dobozos konzervek — exportja is megindult. A zöldegs- és gyümölcskivitel ugyanakkor igen lecsökkent. A vizsgálatra került minták között — feketeribizli — határértéket meghaladó szennyezettséget is találtunk. Időközben a különböző takarmányok exportja is egyre jelentősebb lett. A májusi kaszálású lucerna és fűpelletek aktivitása azonban meghaladta az előirt határértéket. A cézium izotópok mellett a Ru-103 jelenléte is kimutatható volt. Vizsgáltunk még éticsigát — néhány tételnél az előirtnál magasabb aktivitás értéket mértünk —, továbbá mézet, vetőmagvakat (borsó, lóbab), halat, vadat, gyógynövényeket. A gyógy- és fűszernövények aktivitásértéke elég magas volt. Néhány tétel — repce, kakukkfű, hársvirág — nem került az exportszállítványokba.

Kíváncsian várjuk az EGK országok újabb döntését, fenntartják-e a kötelező vizsgálatokat a jövőben is?

Hátsó borítónkon: Rekultiváció a lámpásvölgyi külfejtésén. Laufer László felvétele. (A külszíni szénfejtések és erőművi zagyterek erdészeti rekultivációja cikkünkhöz.)