

KOSITZKY ATTILA

90 ÉVES A BALATONI REPÜLÉS

Első füredi emlékem 1960-ra datálódik, amikor a diósgyőri gimnáziumból osztálykirándulás során eljuttunk Balatonfüredre. Reggel vakító napsütés, kék ég, és csodálatosan csendes, szikrázó víztükör fogadott bennünket a Halász és a Révész szobránál. A látvány lenyűgözött, álmélkodva néztem körül, és nem akartam hinni, hogy az itt élő emberek, nap, mint nap találkozhatnak ezzel a mesevilággal. Akkor még nem tudtam, hogy 43 évig repülök, 38 évig vadászgép lesz a kenyérkereső eszközüm, és 32 évig fogom a tó fölött hasítani a levegőt 18 kilométeres magasságban, ahonnan letekintve már csak gyufásdoboz méretű a Balaton, amelynek hullámai közé ejtőernyővel csapódtam be 9 alkalommal.

Mindig más volt! Nappal almazöld színtől a türkizkék színig sziporkázott, a Keszthelyi-öböl elkésérítően szürke színével panaszkodott, hogy mit tesz vele az ember. Zuhogó esőben a kabinomat tépázó esőcseppek próbálták eltakarni mogorva, szürkészöld, tajtékoz hullámain, vagy hópelyhek millió cérnaszálai figyelmeztetően ölelgették gépemet, hogy most a műszerekkel foglalkozzak, mert alattam a kegyetlen hideg víz és jég hívogat végső ölelésre, melynek egyik pilótabarátom lett áldozata. A Szentkirályszabadjára történő leszálláskor balra tekintve, a naplemente teljes hosszában bearanyozta a víztükört, elbűvölt a látvány, és a veszélyes magasságjelző hangja figyelmeztetett, engedd ki a futóműveket, a leszállással foglalkozz! A nyári éjszaka varázstérképékként, csodálatos fénygyűrűvel mutatta a Balaton-part jellegzetes formáját.

11 éve lakom itt, és a munkám megszűnését követő utolsó 2 év már remetévé változtatott volna, ha a télen választom. Természetszeretetem nem engedte a csábításnak, az évtizedek során felgyülemlett madárperspektíva emlékek pedig nagyban hozzájárultak, hogy családomnak, barátaimnak átadjam kincseimet, amelyeket odafönn láttam, még akkor is, ha fejfelé kerestem légiharc közben „ellenfeletem”. Az emlékek rendezgetése során egy dátum jelent meg előttem! 1923-ban kezdődött Balatonon és Balatonfüreden a hidroplánrepülés! Ez az évforduló inspirált arra, hogy megosszam egy rendkívül érdekes repülőgép típus történetét, a balatonfüredi repülőélet első mozzanatát. De mi is az a hidroplán, és milyen előzményei voltak ennek a neves dátumnak?

A hidroplán, magyarul vízi repülőgép, képes vízfelületről felszállni, arra leszállni, azon úszni. Ezt a képességet azáltal nyeri, hogy a törzs alsó részén úszótestekkel vagy talpakkal van ellátva. Ennek legnagyobb

szzerűbb példánya az olasz Macchi-Castoldi MC.72 hidroplán, amely 1934. október 23-án a Garda tóról felszállva, 709 km/h sebességet elérve világcsúcsot állított fel, amelyet dugattyús motorral ellátott hidroplán azóta sem döntött meg.

Csodálatosak az amfibiák, amelyek futóművekkel vannak felszerelve, a partról belegázolnak a vízbe, ahol behúzzák kerekeiket, majd a csónakszerűen kiképzett törzs és a két szárnyon lévő támasztó talpak segítségével a motorok levegőbe emelik a gépet, hogy odafönt a pilóta döntsön, hová fog leszállni: a vízre, vagy kiengedett futóművekkel valamelyik repülőtérré.

Es vannak a vízi gépek királynői, a repülőhajók, amelyek hatalmas, úzásra kiképzett törzsükkel, két támasztótalpukkal, vízről elrugaszkodva, csak a vízre tudnak leszállni. Kényelmükkel, megbízhatóságukkal ezek voltak a harmincas-negyvenes évek óceánt átrepülő utas gépeinek slágerei.

A technikai áttekintést követően térjünk át a magyar emlékekre. Az első világháború során a monarchia légi győzelmeinek 40 %-át magyar pilóták érték el, de eredményesen tevékenykedtek a felderítési, és bombavetési feladatok végrehajtásakor is, az Adriai-tengeren vízi gépekkel az olasz flotta nagy ellenfelei voltak. Sajna, amikor a vesztesek oldalán fejeztük be a háborút, jött a kegyetlen kijózanodás!

A Versailles Nagy-Trianon kastélyában 1920. június 4-én 16 óra 32 perckor aláírt szerződés szerint elvették Magyarország területének 71%-t, 3,3 millió magyar rekedt az országhatáron kívül. Termőföldünk 61 %, faállományunk 88 %, vasúthálózatunk 62 %, kiépített úthálózatunk 61 %, vasérc készletünk 83 % ipartelepeink 55 %, hitel- és bankintézményeink 67 % arányban az újonnan megvont határon kívül maradt. A hadsereg létszámát 35 000 főben maximálták, tilos volt a páncélos járművek, hadi használatra alkalmas repülőgépek, léghajók tartása, gyártása, beszerzése. A Barres francia ezredes által vezetett Légügyi Ellenőrző Bizottság tökéletes munkát végzett: megsemmisített 119 repülőgépet, 77 darab repülőgép motort, a repülőgép gyárak speciális gépeit, berendezéseit.

A győztes feleknél rengeteg repülőgép, motor, léghajó maradt, nagy részükre nem volt szükség, a leszerelt pilóták, műszakiak helyüket keresték a polgári életben. Beindult a postarepülés, személyszállítás, tengerek, sivatagok, óceánok átrepülésének időszaka. Magyarországon a néhány – pajtában, szénakazal alatt rejtőzködő – repülőgép, motor kiegészítéseként megkezdődött a sport és polgári célokra használható esz-

közök beszerzése. A harcedzett pilóták, műszaki állomány, gyári szakszemélyzet, tervezők bevonásával megalakult a „Titkos Légierő”, megteremtve a magyar óceán átrepülésnek, a „Gerle” nagyszerű vándorrepülésének, az 1939. március 24-én Szobránc térségében 5 szlovák vadászgép lelövésének alapjait, fenntartva a magyar repülés hírnevét.

Ezek után nem meglepő, hogy a húszas évek elején vállalkozó szellemű szakemberek nagyszerű üzletet láttak a magyarországi hidroplánrepülés beindításában, belföldi és külföldi utas- és postarepülés céljából.

A „Balaton” című lap 1923. augusztus 1-jei számában a következőket olvashatjuk: „Az „Aero Express” Rt. a Balatont és környékét repülőforgalmának hálózatába vette fel, és június 29-én rendezte első repülő útját. Ezt az egész Balatont érdeklő eseményt ünneplés vezette be. Két repülőgép tartja fenn azóta a forgalmat, s a fürdővendégek körében a légi utazás erős közkedveltségnek örvend.”

A „Balatonfüred” című lap 1923. július 7-i számában már arról számolnak be, hogy „Repülőgépek szállnak a Balaton felett.” ... „Az utazás nem mondható drágának, 5000 korona Siófokig, békebeli 4 korona. Egyelőre ennyit a repülésről. A következő számban majd hosszabban foglalkozunk a légi utazással.” (Akkoriban 1 kg szalonna 1200 koronába került!)

A „Balatonfüred” 1923. július 21-i száma közölte Baán L[ászló] „A Balaton fölött” című írását: „A Balaton mellett születtem, nevelkedtem, ma is mellette élem rózsásnak nem mondható napjaimat. ... Július 11-én kapott meghívást lapunk szerkesztősége, egy túraútra. Szombaton délelőtt 11 órakor jelentkeztem Grosschmid kapitánynál, aki ritka szeretettel és előzékenységgel fogadott, és mindjárt biztosított helyet gépemben. Felszállás előtt egy kis sétát tettünk a feltűnően szép és híres füredi parkban, s itt jegyeztem fel a hidroplánra vonatkozó pár adatot: a repülőgépet 185 lóerős BMW Junkers motor hajtja, az egész gép önsúlya 1800 kg, dacára alumínium szárnyának és vázának. 650 kilogrammal terhelhető meg, óránkénti sebessége 140 km/óra. A hidroplán feltétlen megbízható, Mikes püspököt is ez vitte Rómába, annál is inkább, mert vezetője Grosschmid István kapitány, akit a világháború nemcsak edzetté, de erősszívűvé tette..... Pár szempillantás és a Balaton tükre távolodott tőlünk, emelkedtünk, repültünk. Füred kezdett összezsugorodni, a hegyek elsimultak, laposodtak, s a keresett házakat felismerni nem lehetett. Előre tekintettem, ekkor már Tihany felett jártunk, és mélyen alattunk ragyogott ezer színben a Balaton, mint egy hatalmas gyémánt, amelynek égi kéz formált széles antik foglalatot adott a bakonyi hegylánc és az 50 kilométerre belátható so-

mogyi dombok. Földvarról kevés időzés után Siófokra vettük az utunkat. Ezen az úton értük el a legnagyobb magasságot. Alattunk a földön kis százlábú ballagott, a gyorsvonat. Itt-amott egy-egy alig mozduló pontocska valószínűleg kocsi. Alig telt el 5 perc és a mélyben egy zöld ellipszis tűnt fel, lehetetlenség, a siófoki lóversenytér felett szálunk. Alig hogy ezt elgondoltam, már a siófoki strandfürdő fölött zúg a gép, mind lejjebb-lejjebb ereszkedve. Lent a vízben, mint a vízbe sodrott őszi falevelek imbolyognak a hervadó levelek színvariációban a fürdődresszek. Egy éles kanyarulat, Siófok felett, és mint egy vízre szomjas sirály a Balatonra száll lágyan, észrevétlen a hidroplán. Vége lett az álomnak, az ábrándozásoknak, a gyönyörű élő filmnek.”



Képeslap 1925-ből
(Városi Helytörténeti Gyűjtemény)

Kérem! A 90 évvel ezelőtti élménybeszámolót követően, ki az, aki nem akar a Balaton fölött repülni?

Az akkori hidroplánrepülés, Junkers F.13-as gépekkel, állami segítséggel jött létre, felismerve annak gazdasági értékeit. A jelenkori felhasználás anyagi bevételein túl, felvetődik a magánkézben lévő hidroplánok turisztikai lehetősége, amikor is az utazási idő a balatoni települések, Velencei-tó, Fertő-tó, Tisza-tó, a Duna és a Tisza megközelítésekor 10-60 percre zsugorodik. És amit légjáró emberként látunk – az lenyűgöző! De kipróbáltak már egy horvát felségjelű tűzoltó amfibiát is a Keszthelyi-öbölben, amely a Balaton vizére ereszkedve, menet közben feltöltötte hatalmas tartályait, majd a benne lévő több tonnányi vizet célzottan kiengedte a feltételezett tűz fölött, bizonyítva, hogy a nyári nádasok és a Balaton 100 kilométeres sugarú körében tomboló tüzek oltásának kiváló eszköze lehetne. 2012-ben sikeres hidroplán bemutató volt Tihanyban. 2013 áprilisában a Bodeni tó partján megrendezett kisrepülőgép kiállításon magyar tervezők a kor színvonalát meghaladó csodálatos két hidroplánt mutattak be. Talán egy XXI. századi Széchenyi kellené a balatoni repülés újjáélesztéséhez?