

Dr. Koháry István

KIS MAGYAR REPÜLÉSTÖRTÉNET NEMZETKÖZI KITEKINTÉSEKKEL 1783-2015

**REPÜLÉSTÖRTÉNETI ÁTTEKINTÉS
ÉS GYŰJTEMÉNYKATALÓGUS**

Első és második kötet

2015

TARTALOMJEGYZÉK

A SZERZŐ ELŐSZAVA

BEVEZETÉS

10 A BALLONREPÜLÉS TÖRTÉNETE 1873-TÓL NAPJAINKIG

01 A MONTGOLFIER FIVÉREK HŐLÉGBALLON KÍSÉRLETE

02 AZ ELSŐ LÉGIPOSTA PRZEMYSŁ OSTROMA SORÁN 1915-BEN

03 A PRZEMYSŁI LÉGIPOSTA 20. és 25. ÉVFORDULÓINAK EMLÉKÉRE

04 AZ ELSŐ MAGYAR BALLONPOSTA 1933-BAN

05 A BALLONREPÜLÉS FEJLŐDÉSE NEMZETKÖZI POSTABÉLYEGEKEN

20 A LÉGHAJÓZÁS TÖRTÉNETE 1884-TÓL NAPJAINKIG

01 LÉGHAJÓ ALKALMAZÁSI ÖSSZEFOGLALÓ

02 A ZEPPELIN LÉGHAJÓ MAGYARORSZÁGI LÁTOGATÁSA

03 A ZEPPELIN LÉGHAJÓK FEJLŐDÉSE

04 A ZEPPELIN MAGYARORSZÁGI LÁTOGATÁSÁNAK ÉVFORDULÓI

05 A ZEPPELIN MAGYARORSZÁGI LÁTOGATÁSA

06 A ZEPPELIN LÉGHAJÓK FEJLŐDÉSE

30 A VITORLÁZÓREPÜLÉS TÖRTÉNETE 1891-TŐL NAPJAINKIG

01 AZ ELSŐ SIKLÓREPÜLÉSEK

02 A MAGYAR VITORLÁZÓREPÜLÉS ELSŐ REPÜLŐGÉPEI

03 NEMZETI VITORLÁZÓ EMLÉKREPÜLÉS

04 A GYÖNGYÖS-33 FELAVATÁSA ÉS A BUDAPEST-GYÖNGYÖS ELSŐ LÉGIPOSTAJÁRAT

05 CSERKÉSZEK ÉS A VITORLÁZÓREPÜLÉS

06 A VI. FILPROK ÉS AZ ELSŐ PÁROS VONTATÁSOS REPÜLÉS BUDAPEST - BÉCS

07 A MÁSODIK CSERKÉSZ REPÜLŐNAP ÉS A VIII. FILPROK 1938 - 1939

08 MAGYAR ÉS NEMZETKÖZI VITORLÁZÓREPÜLŐGÉP TÍPUSOK

40 A MOTOROSREPÜLÉS HŐSKORA 1903-1915

01 A MOTOROS REPÜLÉS KEZDETE ÉS ELSŐ ÉVFORDULÓI 1903

02 BLÉRIOT ÁTREPÜLTE A LA MANCHE CSATORNÁT 1909

03 HÍRES KÜLFÖLDI REPÜLŐGÉPEK 1910-IG

04 HÍRES MAGYAR REPÜLŐGÉPEK ÉS REPÜLŐ ESEMÉNYEK 1910-1914

05 BERLIN-BÉCS REPÜLŐVERSENY ÉS A SPORTREPÜLÉS

06 AZ ELSŐ HÍRES MOTOROS REPÜLŐGÉPEK 1903-1915

07 REKLÁM ÉS SEGÉLYBÉLYEGEK A REPÜLÉSÉRT 1914-TŐL

50 MAEFORT, AEROEXPRESS ÉS MALERT REPÜLÉSEK 1915-1927

01 AZ ELSŐ LÉGIPOSTA PRZEMYSŁ OSTROMA SORÁN 1915

02 AZ ELSŐ MAGYAR KÖZFORGALMI-REPÜLŐTÉR EMLÉKÉRE 1916

03 HADIREPÜLŐGÉP KIÁLLÍTÁS BUDAPEST 1917

04 A REPÜLŐPOSTA SOROZAT BÉLYEGEI ÉS ÉVFORDULÓI 1918

05 A BUDAPEST - SZOMBATHELY REPÜLŐPOSTA JÁRAT 1920

06 AZ IKARUSZ - L BÉLYEGEK LÉGIPOSTA KÜLDEMÉNYEKEN 1924 - 1925

07 I. BÉLYEGHÉT SZEGED ÉS A LEVÉLZÁRÓ ÁRAZÁSA 1925

08 A II. FILATELISTA NAP BUDAPEST-MISKOLC LÉGI ÚTJA 1925

60 A REPÜLÉS ÉS A FILATÉLIA TALÁLKOZÁSA 1927-1933

01 A IV. MAGYAR FILATELISTA NAP GYŐR 1927

02 A REPÜLŐ (I) - L ÉS AZ IKARUSZ PORTÓ LÉGIPOSTABÉLYEGEK 1927

03 LAMPICH ÁRPÁD ÉS AZ L-2 RÓMA TÚRAGÉP (7) 1930

04 A LEHE KÖRREPÜLÉS BUDAPEST FELETT 1930. SZEPT. 4.

05 A MALERT KEZDETI MŰKÖDÉSE 1930-1933

06 A BUDAPEST-MISKOLC ÉS A MISKOLC-BUDAPEST LÉGIJÁRATOK 1931

07 A LEHE II. REPÜLŐNAPJA MÁTYÁSFÖLD 1932. IX. 1.

61 AZ ELSŐ MAGYAR ÓCEÁNREPÜLÉS 1930-1933

01 AZ ÓCEÁNREPÜLÉS TERVE ÉS ELHALASZTÁSA 1930

02 AZ ÓCEÁNREPÜLÉS VÉGREHAJTÁSA 1931

03 ENDRESZ ÉS BITTAY BÚCSÚZTATÁSA MÁTYÁSFÖLDÖN 1932

04 A BUDAPEST-RÓMA I. LÉGI-JÁRAT LEVELEZŐLAPJAI 1932

05 A BUDAPEST-RÓMA I. LÉGI-JÁRAT EMLÉKÍVEI 1932

- 06 AZ ENDRESZ NÉGYES EMLÉKBLOKKOK 1932
- 07 TRAGÉDIA RÓMÁBAN, MAJD ÚJJÁSZÜLETIK A FŐNIXMADÁR 1932
- 08 A CSILLAGTÚRA ÉS A FŐNIXBÉLYEGEK 1932
- 09 ENDRESZ AVIATIKAI KIÁLLÍTÁS ÉS A BUDAPEST-BÉCS EMLÉKJÁRAT 1932
- 10 AZ ELSŐ MAGYAR ÓCEÁNREPÜLÉS ÖTVENEDIK ÉVFORDULÓJA
- 11 AZ ELSŐ MAGYAR ÓCEÁNREPÜLÉS HATVANADIK ÉVFORDULÓJA
- 12 AZ ELSŐ MAGYAR ÓCEÁNREPÜLÉS HETVENEDIK ÉVFORDULÓJA
- 13 AZ ELSŐ MAGYAR ÓCEÁNREPÜLÉS HETVENÖTÖDIK ÉVFORDULÓJA
- 14 AZ ELSŐ MAGYAR ÓCEÁNREPÜLÉS NYOLCVANADIK ÉVFORDULÓJA

62 FIKPROK ÉS FILPROK REPÜLÉSEK 1930-1942

- Az V. FILPROK rendezvény eseményei 1935
- A VI. FILPROK rendezvény eseményei 1936
- A VII. FILPROK rendezvény eseményei 1937
- A VIII. FILPROK rendezvény eseményei 1938
- A IX. FILPROK esemény rendezvényei 1940
- A X. Filprok esemény rendezvényei 1941

70 MALERT REPÜLÉSEK 1933-1946

- 01 A GERLE-13 FÖLDKÖZI-TENGERI REPÜLÉSEI 1933
- 02 A WIPA KIÁLLÍTÁS BÉCS ÉS A LEHE III. REPÜLŐNAPJA 1933
- 03 AZ ÚJ MAGYAR LÉGIPOSTA SOROZAT 1933
- 04 A BNV-N A FILATÉLIAI KURÍR 1934
- 05 AZ ELSŐ FORGALMI LÉGIPOSTAJÁRAT ÉS A LEHE IV. REPÜLŐNAPJA 1934
- 06 A MISKOLCI HÉT ÉS JUBILEHE BÉLYEGKIÁLLÍTÁS ÉS REPÜLŐNAP 1934
- 07 AZ ÚJ LÉGIPOSTA BÉLYEGSOR 1936
- 08 A LEHE REPÜLŐNAPJA MÁTYÁSFÖLDÖN ÉS A II. MISKOLCI HÉT 1936
- 09 A NEMZETKÖZI SPORTHÉT RENDEZVÉNYEI 1936
- 10 A BUDAPEST-SZOLNOK-BUDAPEST EMLÉKJÁRAT 1937
- 11 A III. NEMZETKÖZI SPORTHÉT OBJEKTUMAI 1937
- 12 A BUDAPEST-ARAD-BUKAREST ELSŐ REPÜLÉS 1938
- 13 A SZOLNOKI REPÜLŐNAP 1938
- 14 A REPÜLŐALAP ÉS A KORMÁNYZÓHELYETTESI GYÁSZ BÉLYEGEK 1940-43

80 MALÉV REPÜLÉSEK 1946-2013 NAPJAINKIG

- 01 A MASZOVLET MEGALAKULÁSA ÉS TEVÉKENYSÉGÉNEK ELSŐ ÉVE 1946/47
- 02 A MASZOVLET TEVÉKENYSÉGE 1950-TŐL
- 03 A MALÉV TEVÉKENYSÉGE AZ ÖTVENES ÉVEK MÁSODIK FELÉBEN
- 04 MALÉV JÁRATOK ÉS A SPORTREPÜLÉS 1962-1971
- 05 AEROFILA (I)-L és AEROFILA (II)-L, ILLETVE A 40. BÉLYEGNAP 1967
- 06 MALÉV JÁRATOK A HETVENES ÉVEK ELSŐ FELÉBEN
- 07 AZ AEROFILA 74 KIÁLLÍTÁS ÉS MALÉV JÁRATOK A HETVENES ÉVTIZEDBEN
- 08 A NYOLCVANAS ÉVEK MALÉV JÁRATAI, IFIKIÁLLÍTÁSOK ÉS SPORTREPÜLÉS
- 09 A MAGYAR POLGÁRI LÉGIKÖZLEKEDÉS HELYZETE 1985-2013

90 A KATONAI REPÜLÉS ÉS ŰRHAJÓZÁS TÖRTÉNETE 1957-2015

- 01 REPÜLŐGÉPEK ÉS HELIKOPTEREK A LÉGIERŐ FEGYVERNEMEINÉL
- 02 RENDSZERVÁLTÁS UTÁN TÍPUSVÁLTÁS ELŐTT
- 03 A MAGYAR LÉGIERŐ ÉVFORDULÓINAK DOKUMENTUMAI

- 04 AZ ŰRKUTATÁS KEZDETEI, AZ EMBER FÖLDKÖRÜLI REPÜLÉSÉIG
- 05 A VÉNUSZ-KUTATÁS IS MEGKEZDŐDIK
- 06 A VILÁG ELSŐ ŰRHAJÓSAI ÉS AZ ELSŐ CSOPORTOS ŰRREPÜLÉSEK
- 07 NŐ AZ ŰRHAJÓSOK SZÁMA ÉS LÉTREJÖN AZ ELSŐ NŐI-FÉRFI ŰRPÁROS
- 08 AZ ŰRKUTATÁS ELSŐ EREDMÉNYEI
- 09 AZ ŰRKUTATÁS ELSŐ VESZTESÉGEI ÉS A HOLDRA SZÁLLÁS
- 10 A SZOJUZ ÉS AZ APOLLÓ PROGRAM
- 11 AZ ŰRÁLLOMÁSOK ÉS A KÖZÖS ŰRREPÜLÉS PROGRAMJA
- 12 KIBŐVÍTETT HOLDKUTATÁSI PROGRAM
- 13 A BOLYGÓKUTATÁS TÖRTÉNETE
- 14 FANTASZTIKUM AZ ŰRKUTATÁSBAN
- 15 A SPACE SHUTTLE ÉS A SZOVJET - MAGYAR KÖZÖS ŰRREPÜLÉS
- 16 JOHANNES KEPLER ÉS A 25 ÉVES ŰRKUTATÁS
- 17 A CHALLENGER ÉS A COLUMBIA KATASZTRÓFA, A HALLEY ÜSTÖKÖS ÉS EURÓPA AZ ŰRBEN

DIGITALIZÁLT MOTÍVUMOLDALAK

A téma fejezeteit a [10000-es számú témaismertető oldal](#) tartalmazza.

A SZERZŐ ELŐSZAVA

Elkészült a "Kis magyar repüléstörténet nemzetközi kitekintésekkel" című dokumentum, amely részben egy repüléstörténeti áttekintést, másrészt egy gyűjteménykatalógust foglal magába. A dokumentumnak ez a kettőssége két törekvés kiinduló pontja. Egyik az eddig talán kevesebb figyelmet kapott repüléstörténeti adalékok szélesebb történeti környezetben történő bemutatása. A másik a repüléstörténeti áttekintés háttéranyagát képező filatéliai dokumentumok azonosításának segítése.

A kettős törekvés közös célja a filatéliai anyagot tartalmazó gyűjtemény egységes rendszerbe foglalása, csoportosítása és kezelése. Ebben nagy segítséget jelentett a repülési kategóriák szerinti csoportosítás és a teljes dokumentum oktatási segédletként való kezelése. Ezzel lehetővé vált a statikus repülés hajtómű nélküli és hajtóművel végrehajtott változatai (ballonrepülés és léghajózás) mellett, a dinamikus repülés hasonló kategóriák szerinti bemutatása. A dinamikus repülés hajtómű nélkül (vitorlázórepülés) kategória mellett megtörtént a magyar szempontból talán kisebb jelentőséggel bíró katonai repülés és űrhajózás áttekintése is. Mindezt elsősorban a nem postai kiadású levélzárók, reklám és alkalmi bélyegek, egyszóval a parafilatélia világába történt betekintés tette teljessé, amelynek során fontos szerepet játszottak Burján Andor bácsi útmutatásai.

A repülési kategóriák szerinti felosztás mellett fontos volt az időszakok megválasztása is, amely a szerkezeti felépítés végső kialakítása szempontjából talán lehetne szerencsésebb. A filatéliai anyag beszerzése, a "gyűjtés üteme" az időszakok ilyen meghatározását tette lehetővé és célszerűvé. A

dokumentum elkészítésének érdekében végzett munka a szakirodalom széleskörű használatát és a háttéranyagok a filatéliai bemutatókra való szokványos (kézi) módszerekkel történő előkészítését igényelte. A szakirodalom felhasználását a hivatkozások nagy száma, a bemutató anyag mennyiségét a [motívumoldalak](#) közel négyszázas nagyságrendje jelzi. Ez utóbbi mennyiség a további gyűjtés során még kiegészíthető, bővíthető akár új motívumok, vagy motívumoldalak segítségével, amelyek aktualizálása után a kialakításra kerülő mellékletben kaphatnak helyet.

Végül, de nem utolsó sorban a cél és a törekvések teljesítése minden jó szándék ellenére sem sikerülhetett maradéktalanul, amit tovább mélyíthetett a saját "gépírói" és "lektori" tevékenység is. Elképzelhető az is, hogy a kézzel készített motívumoldalakon nem minden tervezett derékszög sikerült kilencven fokosra, és vannak olyan "párhuzamosok" is, amelyek nem egészen a "végtelenben" találkoznak. A jelzett nehézségek ellenére a saját gyűjteményhez kapcsolódó anyag vélhetően másoknak is szerezhethet örömet, illetve segítséget nyújthat bizonyos ismeretek bővítésében. Ez utóbbi állásponttal történt azonosulás vezetett az anyagok a minden jog fenntartása melletti publikálásához.

Az anyag elkészítésének és lezárásának időpontja 2015. 01. 31. A hibajegyzék kiadása és az anyag további bővítése során a kiegészítések megtétele tervek szerint éves szinten a megjelenés helyén kerül végrehajtásra.

Budapest, 2015-02-15

Tisztelettel, a Szerző

BEVEZETÉS

Egy repüléstörténeti áttekintés és gyűjteménykatalógus képi eszközként használható háttér anyagának írásos kiegészítését tartja kezében a Tisztelt Olvasó. A kiegészítés a magyar repülés kategorizált eseményeit és azok évfordulóit igyekszik az olvasó elé tárni időbeli sorrendben. Az első három kategória önálló fejezetet alkot, amelyek a kezdetektől napjainkig követik az eseményeket. A negyedik kategória repülőeseményei további nyolc fejezetben időbeli sorrendben találhatóak a jelzett időtartamon belül. Egy fejezet időszakának utolsó éve időhatár, amelynek eseményei a következő fejezet elején kezdődnek.

A hatodik fejezet 1927-1933 közé eső időtartamán belül zajlik az első magyar óceánrepülés, illetve a fikprok-filprok repülések első fele. Ezeket a 61-es számú hetedik, illetve a 62-es számú nyolcadik fejezet első része tárgyalja, mely utóbbi motívumoldalai egy kivétellel az első hét fejezet megfelelő mappáiból válogathatók ki. A nyolcadik fejezet második részéhez tartozó filatéliai anyag a 62-es számú mappában található, mivel a fikprok-filprok repüléseknek ez a része a 70-es számú kilencedik fejezet 1933-1946 közé eső időszakára esik. A mappába mindössze egy a hatodik fejezet idejében zajló motívumoldal került.

A tizenegy fejezet mindegyike repülő eseményeket feldolgozó motívumokból épül fel, amelyek részletei a filatéliai anyagot tartalmazó [motívumoldalakon](#) láthatók. A filatéliai anyagok magyar és külföldi, magán és állami kiadású postai küldemények a továbbításukhoz és a kézbesítésükhöz szükséges filatéliai kellékekkel, amelyek egyúttal utalnak az adott repülőesemény lezajlásának körülményeire is. A küldemények és a bélyegek védőfóliával ellátva A4-es méretű függőleges helyzetű színes kartonlapokon esztétikus formában kerültek elrendezésre. Egy motívumhoz általában több motívumoldal tartozik,

azonban van olyan motívum is, amely mindössze egy motívumoldalból áll.

A [motívumoldalak](#) ötjegyű számokkal különíthetők el egymástól, amelyből az első kettő a fejezet, a második kettő a motívum és az ötödik a motívumoldal sorszámát jelöli. Olyan motívum, amelyhez kilenc motívumoldal tartozik mindössze kettő van, számuk minden más esetben kevesebb kilencnél. Az írásos fejezetek és a motívumok bevezető sorai a szélesebb repüléstörténeti kereteket, illetve azok kiemelt részleteit mesélik el. Ezután a motívumoldal sorszáma és leírása következik részletezve az oldalon található aerofilatéliai anyagot és annak azonosítási útmutatóját. A repüléstörténeti kereteket elmesélő és a filatéliai anyag azonosítását segítő szakirodalom hivatkozási számmal az átolvasott oldal alján, ritkábban magában a szövegben található meg. A motívumoldalak szkennelt változatainak fájlneve az azonosításához szükséges ötjegyű szám, amelyek a fejezeteknek megfelelő számú mappákban a képek között találhatóak. A hetedik, a kilencedik és a 80-as számú tizedik fejezetek filatéliai anyagát bemutató motívumoldalak két, míg a 90-es számú tizenegyediké három mappában kaptak helyet.

A mappák mellett két dokumentumban megtalálható a repüléstörténeti áttekintés, a motívumoldalak leírása és az azonosítási útmutató. Az első kötet segítségével a narancs, a második kötet segítségével a zöld háttérszínű motívumoldalak azonosíthatók. A motívumoldalak lapozgatása közben a megfelelő oldal sorszámának számítógépes kikeresésével az azonosítási folyamat elvégezhető a repüléstörténeti háttérdokumentum átolvasása nélkül is. A harmadik vitorlázórepülésről szóló fejezetben a szerző saját élményei is olvashatók. Ezeknek mintegy repülésszakmai kiegészítése található a tizenegyedik fejezet elején, ahol a szerző részletezi néhány egykori szovjet katonai repülőgép irányítására vonatkozó tapasztalatait.

Az anyag használata során kellemes és hasznos időtöltést, esztétikai élményeket, az érdeklődés mértékének megfelelő hatékony ismeretbővítést, a gyűjtőtársaknak sikeres és gyors azonosítási eljárásokat kíván a repüléstörténeti áttekintés és gyűjteménykatalógus készítője.

Budapest, 2015-02-15

10 A BALLONREPÜLÉS TÖRTÉNETE 1873-TÓL NAPJAINKIG

A természettudományos kutatások és fizikai törvények felfedezése a 18. század végi Franciaországban utat nyitott a léggömbrepülésnek. A tudásszomjas emberi agy kiderítette, hogy Arkhimédésznek a vízre vonatkozó törvénye a levegőre is érvényes, ezzel az ember megismerkedett a *statikus felhajtóerővel*. A felhajtó erőnek a súlyerőt meghaladó nagysága képes a testet a levegőben tartani, amelyet segít a gázok fajsúlykülönbsége is.^[1]

A repüléstörténeti áttekintés és katalógus első fejezete az ember levegőnél könnyebb eszközök egyikével, a hőlégballonnal való repülésének történetét dolgozza fel, a kezdetektől napjainkig. A fejezet tartalmának kifejtése a következő motívumokra épül:

- 01 A Montgolfier fivérek hőlégballon kísérlete
- 02 Az első légiposta Przemysl ostroma során 1915-ben
- 03 A przemysli légiposta 20. és 25. évfordulóinak emlékére
- 04 Az első magyar ballonposta 1933-ban
- 05 A ballonrepülés fejlődésének eredményei postabélyegeken

A statikus repülés története címen összevont első két fejezet motívumait a [20000-es számú fejezetismertető oldal](#) tartalmazza.

01 A MONTGOLFIER FIVÉREK HŐLÉGBALLON KÍSÉRLETE

A francia Montgolfier fivérek abból indultak ki, hogy miután a meleg levegő könnyebb a hidegnél, a felhevített levegővel töltött ballonnak fel kell emelkednie. Szülővárosukban, Annonay-ban 1783. június 5-én nagy nyilvánosság előtt bemutatták léggömbjüket, mely 300 m magasra emelkedett, 10 percen át lebegett, és több mint 2 km messzire szállt. A lelkesedés határtalan volt. A "ballon" egy 30 m kerületű, 80 m³ térfogatú, 200 kg súlyú, vászonnal erősített papírzsák volt, amely szalmából és nedves gyapjából gyújtott tűz füstjével töltve emelkedett a levegőbe. Később egy Párizsban készített másik léggömbjükkel 1793. szeptember 19-én egy kost, egy kakast és egy récét eresztettek föl. Az utazást az állatok egészségesen vészelték át, így bizonyossá vált, hogy a felső légréteg nem veszélyes az emberre.

Az első sikeres ballonrepülést a francia nemzetiségű Pilatre de Roziere hajtotta végre 1793. nov. 21-én és még ebben az évben december 1-én az ugyancsak francia Jacques Sharle 2700 m-re emelkedve elszenvedte az első barotraumát.^[2] A barotraumának elsősorban a koponyában lévő légüregekben (középfül, orrüreg), másodsorban a fogakban és egyéb belső szervekben (főleg a bélsatorna) keletkező, a belső és külső légnyomáskülönség következtében fellépő ártalmakat nevezzük.^[3]

A levegőnél könnyebb szerkezetekkel folyó első kísérletekre Magyarországon az 1700-as évek végén került sor, Szablik István és Domin József léggömbkísérleteivel. Az első emberrel történt léggömbfelszállás 1811-ben történt, amikor Menner dr. a Városligetből felszállva Gyöngyösre repült.^[4] Ezt követően több ballon bemutató repülésre is sor került, általában külföldi pilótával, amelyek közül kétségtelenül a legismertebb az 1896-os millenniumi kiállításon bemutatkozó Godard francia léghajós, akinek léggömbkosarához erősített trapéz akrobaták különböző mutatványokkal szórakoztatták a közönséget.

1902 máj. 1-én történt meg az Augsburgban vásárolt "Turul" nevű léggömb bemutatkozó repülése. A bemutatkozás során a léggömb ifj. Tolnai Lajos kapitány vezetésével 4040 m magasságra emelkedett fel a Margitsziget Déli csücskéből felszállva. Ezek után még sok szép és híres repülést hajtott végre a Turul léggömb a későbbiek folyamán is. Végül azonban a kormányozható léghajók, majd a merev szárnyú repülőgépek előtérbe kerülésével fokozatosan kikerült az emberek érdeklődési köréből. A sok vihart megélt léggömbkosár, amely általában négy-öt ember terhet volt képes szállítani a második világháborúban pusztult el a Közlekedési Múzeum nagy értékű gyűjteményének egy részével együtt.

A következő nevezetesebb léggömbrepülésre 1904-ben két évvel a Magyar Automobil Club (MAC) megalakulását követően került sor, mégpedig a Budapest-Dömsöd útvonalon végrehajtott első Automobilos léggömbüldözéses versenyre. Ezután jelentkezett nemzetközi méretekben a "Gordon-Bennett Léggömbverseny", amely az amerikai sajtókoncern igazgatójától kölcsönözte a nevét. Az igazgató 1905-ben a léggömbsport fellendítésére alapítványt hozott létre. Az első léggömbversenyt egy évvel később Párizsban rendezték, majd ezt követően a repülőgépek számára is kiírták, azonban a II. világháború után a versenyeket nem újították fel.^[5]

Az újkori ballonrepülések 1977. okt. 14-én kezdődtek a HA-001 lajstromjelű PANNÓNIA hőlégballon levegőbe emelkedésével, amelyet a Mezőgazdasági és Élelmezésügyi Minisztérium (MÉM) Repülőgépes Szolgálat balloncsoportja készített. Ejtőernyővel 1979. ápr. 13-án ugrottak először

hőlégballonból, és még ebben az évben szeptember nyolcadikán Varga Lászlóné az első női ballonpilóta 65 km távolságot repült. A ballonrepülés további fontosabb részletének ismertetése a bemutatott bélyegképek alapján folytatódik.

Az [10011-es motívumoldal](#)on felül három és alul négy különböző nemzetiségű postabélyegen láthatjuk az első, Montgolfier fivérek által készített léggömböt. A nemzetek neve és a kiadás évszáma is olvasható a bélyegeken, további azonosításuk nem célszerű.

Az [10012-es](#) és az [10013-as motívumoldal](#)okon a "200 éves a ballonrepülés - L" magyar postabélyeg sorozat és blokk fogazott és vágott változatait láthatjuk. A hét értéket tartalmazó sorozat mélynyomással, fésűs 11³/₄: 11¹/₄-es méretű fogazással, Dudás László tervei alapján 19 Ft névértékben készült. A blokk ofszetnyomással 12¹/₂: 12-es keretfogazással készült. Hivatalos forgalomban a sorozat 1983. máj. 4.-1984. dec. 31. míg a blokk kicsit rövidebb ideig, 1983. máj. 4. - 1983. nov. 30. között volt. A blokkon különböző hőlégballonokat és az első Montgolfier fivérek léggömbjének rajzát láthatjuk.^[6]

A sorozat hét bélyegén Menner dr. léggömbjét (1811), egy kötött léggömböt (1896), az 1904-es Léggömbüldözési versenyt, és a HA-001-es lajstromjelű Pannónia léggömböt látjuk 1977-ből. A további bélyegeken a HA-901-es lajstromjelű MALÉV Repülőklub léggömbje látható, amivel 1981-ben először Polgár László 5 óra 28 percet repült, majd Bakos Attila 1983. 09. 23-án 8040 m-es magasságot ért el. Végül a HA-804-es lajstromjelű MHSz léggömböt, és a HA-B501-es lajstromjelű, Pécssett elsőként elkészült meleg levegős léghajót tekinthetjük meg.^[7]

Az [10014-es motívumoldal](#)on felül az 1912. okt. 27. Stuttgartban zajló a Gordon Bennett léggömbversenyt bemutató három alkalmi bélyeg látható, gyönyörű színváltozatokban, dombornyomással. A bélyegek azonosítása több próbálkozás ellenére sem sikerült. Alul az alkalmi bélyegző szerint a Montgolfier testvérek ballonrepülése 200. évfordulójára emlékező, majd ez alkalomból végrehajtott német ballonpostával továbbított alkalmi levelezőlap látható a pilóták és az utas aláírásával. A levelezőlapon látható postabélyegek Mitchel katalógus szerinti sorszáma alul 965-ös, felette a másik kettőé 563-as és 564-es.^[8]

02 AZ ELSŐ LÉGIPOSTA PRZEMYSŁ OSTROMA SORÁN 1915-BEN

Katonai célra elsőként 1794-ben, - röviddel az első ember által 1793. nov. 21-én végrehajtott léggömbrepülés után (!) - Maubergnél, Charleroi-nál és a Fleureus melletti csatánál alkalmazták a léggömböt. 1849-ben, amikor a Habsburg császári és királyi haderő és hajóhad Velencét ostromolta, a hadsereg Montgolfier rendszerű léggömböket alkalmazott bombavetésre, mert az ágyútűz nem érte el a kijelölt célpontokat. A módszert Uchatius tüzér főhadnagy javaslatára alkalmazták. A léggömb szerepet kapott az észak-amerikai polgárháborúban is, amikor Lowe kapitány léggömb segítségével pontosította a déliek manővereire vonatkozó felderítési adatokat 1861. július 24-én. Hasonló adatok segítettek végül győzelemre az északiakat. Az első magyar kiadású bélyeg megjelenésének évében 1870-71-ben szerepeltek ismét a léggömbök Párizsban, amikor a porosz hadsereg körülfárta a várost. A porosz-francia háború után kezdődött a léggömbnek, mint akkor a katonai légi felderítés céljából rendelkezésre álló egyetlen eszköznek a kikísérletezése.

Franciaország és Oroszország, Olaszország és Nagy-Britannia, valamint Németország után Ausztria-Magyarország 1893-ban kezdte a kísérleteket. A katonai megfigyelő léggömbök akkor még

kezdetlegesek voltak, a 300-600 köbméter űrtartalmú ballonok csak 300-400 méter magasra tudtak felemelkedni. Felbocsajtásukat eleinte kézi, 1888-tól gázhajtású csigákkal végezték. Németország 1889. évi hadgyakorlatán használt először kötött léggömböket, majd 1896-tól kormányozható Parseval és Siegsfeld által szerkesztett sárkányballonokat. Oroszország 1894-1904 között látta el várait és erődjeit, majd a hadseregét is léggömbökkel, amelyek végül az orosz-japán háborúban 1905-ben teljesítettek szolgálatot.

Ausztria-Magyarországon a léggömbös alakulatok felállítását és a kiképzés végrehajtását követően I. Ferenc József 1914. július 31-én rendelte el az általános mozgósítást. Ekkor 12 tábori léggömbös osztag állt rendelkezésre, 5 osztag Krakkóban, 3 osztag Przemyslben, 2 osztag Pólában, 1-1 osztag pedig Cattaróban és Klenarkban. 1915 őszeig további négy osztag felállítására került sor, az elavult léggömbök továbbfejlesztése mellett. A csak 500 méterre felemelkedni képes és ezért csupán 7 km látókörre való felderítést biztosító léggömbök helyett áttértek a 800, majd az 1000 köbméteres, 1000 méterre felemelkedni képes léggömbök rendszeresítésére. Az 1914-ig lóval fogatolt féleresztő csigát ettől az évtől kezdődően gőz, vagy motoros hajtógép váltotta fel. Ez a magasba bocsátott léggömböt ellenséges repülőgépek közeledésekor gyorsabban vonta be, és nem kellett hozzá olyan hosszú lovasított pálya sem. 1915-től a léggömbök behúzására használt 24 lóerős motorokat 60, majd 100 lóerősökkel cserélték fel, amely tovább növelte a személyzet biztonságát.^[9]

Az [10021-es motívumoldalon](#) látható a Przemysl ostromának idején megjelent "Tábori Újság", mely beszámol a léggömb első katonai célú postai alkalmazásáról.

Az [10022-es motívumoldalon](#) felül jobbra látható az 1925-ben, a II. Filatelisták Napon Przemysl 1915. évi ostromának tízéves évfordulója alkalmából kiadott fogazott fekete színű alkalmi bélyeg sárga papíron. Balra fehér kartonlapon a próbanyomatot látni. A bélyeg négyzet alakú, 36 mm hosszú oldalakkal, katonát őrségben, és léghajót az erőd fölött ábrázoló bélyegképpel készült. A bélyeg sárga papíron létezik még barna és zöld színekben is. Alul balra egy vágott kis bélyegív 100x115 mm méretben, körben egymással szembeforduló párokban két fekete színű mellett egy-egy barna és zöld színű bélyegképpel, jobbra a vágott fekete színű kis bélyegív tekinthető meg.^[10] Az idézett katalógusoldal 741.01-es bekezdése szerint.

03 A PRZEMYSLI LÉGIPOSTA 20. és 25. ÉVFORDULÓINAK EMLÉKÉRE

Az 1935-ben rendezett V. Filprok (FILatéliai és PROpaganda Kiállítás - FILPROK) és 1940-ben a hasonló szervezésű IX. Filprok Przemysl ostroma huszadik és huszonötödik évfordulóinak emléke jegyében telt el. Mindkét eseményre alkalmi bélyegek jelentek meg.

Az V. Filprok a Budapesti Nemzetközi Vásár BNV 1935. máj. 3-13. közötti nyitva tartása idején volt látogatható. A kiállítás rendezőségének és a volt przemysli védőkatonaiból alakult emlékbizottságnak a közleménye szerint a m. kir. Meteorológiai és Földmágnességi Intézet a kiállítás tartama alatt műszeres és széljelző ballonokat bocsát fel a sztratoszférába, melyekhez a kiállítással kapcsolatos emléklevelezőlapokat csatolnak. Ezek a levelezőlapok a bizottság által alkalmazott emlékbetűzéssel és nem postai kiadású alkalmi bélyeggel láttatnak el, melyek használata ellen a m. kir. posta előzetes bemutatás után nem emel kifogást. A megtalálási helytől a címzettek részére a m. kir. posta továbbítja a küldeményeket. A ballonok útja és a feladott küldemények sorsa teljesen bizonytalan, így azokért a kiállítás és a bizottság semminemű felelősséget nem vállal. A küldemények elindítását azonban a bizottság teljes felelősséggel garantálja. A ballonok elnevezése Tamássy tábornagy (sztratoszféra

műszeres ballon), Gyóni Géza és Kuzmanek gyalogsági tábornok (széljelző ballonok).^[11]

Gyóni Géza nevéhez kapcsolódva jelent meg a Magyar Bélyegújság I. Évf. 1. számának 3. oldalán 1940. ápr. 5-én, hogy az illető Przemysl vára hős védőinek áldozatai között volt 1915-ben, aki szerelmének több levelet is küldött az akkor működő légipostával. A levelezőlapokat a przemysli ostrom 25. évfordulójának emlékére rendezett IX. Filprok rendezvényen a megemlékezés helyszínén, egy hölgy a kiállítás vitrinjei előtt be is mutatta a jelenlevőknek. A hölgy kilétéről nem esett szó, azonban a levelezőlapok eredetiségéről igen, amit az 1940-ig megismert betűzők igazoltak.

A [10031-es motívumoldalon](#) felül az V. Filprok alkalmából megjelent fogazott bélyegek szürke alapon fekete és sárga alapon piros változatai láthatók, míg az alul elhelyezett futott levelezőlapon, a sárga alapon fekete vágott bélyeg található. Az előzőekben már idézett katalógus 466. oldalán olvasható 741.02-es bekezdés szerint.

Még ezen a motívumoldalon alul látható levelezőlap címzési oldalán az "V. Filprok Przemysli Repülő és Ballonposta emlékére 1915-1935" lila színű feliratú ovális és a "Kuzmanek gyalogsági tábornok BALLON" lila színű, kerek fedélzeti bélyegzői is láthatók. Ezek mellett a kelti, és a fedélzeti bélyegző is látható a 10 filléres postabélyegen, a fedélzeti bélyegző pedig az alkalmi bélyegen és mellette.^[12]

A küldemények elindításáért minden felelősség vállalható volt, azonban a megtalálás helyétől a címzettekhez való továbbításért már nem. Ugyanis a sztratoszférában uralkodó széliránytól és szélerősségtől függően jutott el valamely távolságra a léggömb a felbocsátás helyétől. Repülése pedig addig tartott, amíg a külső és belső légnyomás-különbség miatt, egyszerűen kidurrant.

A [10032-es motívumoldalon](#) felül látható a przemysli légiposta huszadik évfordulója alkalmi bélyegével azonos mintájú (sztratoszféra-ballon a lövészárkok fölött) levelezőlap képes oldalának fénymásolata sárga-zöld kerettel és sárga felirattal a bélyegkép körül. A fénymásolat a 10031-es sorszámú motívumoldal alján látható levelezőlap másik (képes) oldaláról készült. Ezen kívül a 10032-es számú motívumoldalon még alul két fogazott és egy vágott fénycépbélyeg is látni a sztratoszférába induló léggömbökről. Az alkalomra kiadott bélyeg 45x60 mm-es méretű és a léggömböt ábrázolja fehér papíron kék, vagy zöld keretben fehér, rózsaszínű, illetve sárga papíron fekete színű, rossz minőségű nyomtatásban létezik. Az előző motívumoldalon végzett azonosítás során már idézett katalógusoldal 741.03 pontja szerint.

Az [10033-as motívumoldalon](#) felül a przemysli légiposta huszadik évfordulójának emlékére megjelent dombornyomású alkalmi bélyegek vágott változatai láthatók gyönyörű színekben. A bélyegkép ugyancsak a lövészárkok fölött szálló léggömb. A bélyeg kerete körül olvasható ismeretlen nyelvű szöveg és a bélyegkép tetején a kereten belül látható "PRZEMYSL" és alatta az "1915-1935" felirat és dátum megkülönbözteti az előzőekben idézett katalógusoldal 741.02-es bekezdése által leírt bélyegtől. Ezt a bélyeget az véleményünk szerint az idézett katalógus itt nem írja le és további azonosítása is sikertelen maradt. A motívumoldal alsó részében az ugyancsak 1940-ben megtartott IX. Filprok rendezvény alkalmi levelezőlapja látható. Az ostrom 25 éves emlékére szervezett kiállításon 1940. márc. 24. és ápr. 7. között alkalmi posta működését tervezték a rendezők, amelyre a Fővárosi és Vidéki Bélyeggyűjtő Egyesület (FÉVBE) rendezésében került sor. A rendes postai küldeményeket fekete színű postakürttel díszített bélyegzéssel látták el. A légi küldeményeket és mindazon leveleket vagy bemutatott emléklapokat, melyekre a Horthy Miklós Repülőalap bélyegsor darabjait ragasztották, zöld színű repülőgéppel díszített bélyegzéssel betűzték. Március 24-27 között egy alkalmi bélyegzéssel is bíró Francotyp postai bérmentesítő gép is működött a kiállításon.^[13] A motívumoldalon alul látható egy a IX. Filprok alkalmából a Kormányzói 20 éves évforduló, a Repülő alap (I.) és a Templom (I.) postai bélyegsorok egy-egy tízfilléres bélyegével futtatott, a "Przemysli Magyar Sasok tiszteletére"

feliratú emléklap az alkalmi bélyegzőkkel. Michel katalógus szerinti sorszámuk a megnevezés sorrendjében 627-es, 624-es és 603-as.^[14] A rendezvény egybeesett az első bélyeg kiadásának százéves évfordulójával is. Ez alkalomból került kiadásra az 1840-1940 Száz Éves a Bélyeg dombornyomású, fogazott 40x48 mm méretű kék alapon arany, barna alapon fehér, vörös alapon fehér és sötétkék alapon fehér színben az egypennys alkalmi bélyeg. Az idézett katalógusoldal 15.08-as bekezdésében leírtak szerint, amelyben leírt színskála vélhetően hiányos, mert az itt látható bélyeg színe kék alapon bordó, és semmiképpen sem a színskála szerinti arany!

Az 10034-es motívumoldalon felül a przemysli légiposta huszonötödik évfordulója alkalmából kiadott dombornyomású emlékbélyeg látható a szögesdrótállások fölött szálló repülőgéppel és léggömbbel, háttérben az erődágyúval és az őrkatonával. Fogazott változatban, 40x50 mm-es méretben, dombornyomással készült rózsaszínű és mély olajzöld, fehér alapon kék, világoskék alapon sötétkék, fehér alapon sötétzöld, fehér alapon fekete, viola, kék és arany színváltozatokban létezik.^[15] Az idézett katalógusoldal 741.05 bekezdésében leírtak szerint. Alul pedig futott levél látható az első bélyegkiadás századik évfordulójára kiadott - egy szintén meg nem nevezett - kék alapon sötétkék színű egypennys alkalmi bélyeggel, a IX. Filprok alkalmi és Frankotyp bélyegzőkkel. A postabélyeg 1940-es kiadású kormányzói évfordulás bélyeg Michel katalógus szerinti sorszáma 626-os és mivel nem a repülőalap bélyegsor része itt és az előző motívumoldalon is ezért jogos a fekete postakürtöt tartalmazó térti betűző alkalmazása.

Az 10035-ös motívumoldalon felül látható a "IX. Filprok bélyegkiállításon működő postahivatal "Budapest, 1940. III. 24-IV. 7." emlékbélyegzésű, felirattal futott alkalmi levelezőlap, az előző motívumoldalon leírt emlékbélyeggel, alkalmi és kelti bélyegzővel. A postabélyeg megegyezik az előző motívumoldalon található levelezőlapéval. Alul pedig ugyancsak futott levél az első bélyegkiadás századik évfordulója alkalmából kiadott két alkalmi bélyeggel piros és fehér alapon sötétkék színváltozatban a IX. Filprok alkalmi és Frankotyp bélyegzőkkel. Az 1939-es Templom (I.) postabélyeg Michel katalógus szerinti sorszáma pedig 599-es.^[16] A motívumoldalok igazolják a Magyar Bélyegújságban a Francotyp betűző alkalmazásával kapcsolatos tervezett iránymutatásokat.

04 AZ ELSŐ MAGYAR BALLONPOSTA 1933-BAN

A Filatéliai Kurír 1933. évi 3. száma 43. oldalán közölte: "A Nemzetközi Vásár és a IV. Filprok alkalmából postai útra indul a Hungária Léggömb" c. cikket. Az esemény előkészítésének megkezdésére vonatkozó hír az előző évi júniusi számban jelent meg. Ez a szám azt is rögzítette, hogy az 1930 óta folyamatosan megrendezésre kerülő rendezvény ez idő alatt kivívta a hazai, és a külföldi filatelisták elismerését. A Magyar Aero Szövetség kérelmére a posta vezérigazgatósága engedélyezte az "Első Magyarországi Léggömb Posta" útba indítását Poppe Kornél nyugállományú őrnagy vezetésével. Az idézőjelben olvasható szöveg egyúttal az alkalmi betűző szövege is, mely feliratú postát a léggömb személyzetének kijelölt tagja három alkalommal tervezett ledobni. A postai zárlat a Magyar Aero Szövetség által kiadott ötféle alkalmi bélyeg valamelyikével ellátott levelezőlapjait tartalmazta. A légipostai díj a léggömb felszállásának nagy költségeire való tekintettel 1 pengő, a nem postai kiadású bélyeg darabja 20 fillér, az alkalmi képes levelezőlap 10 fillér, a ledobás helyétől való továbbítás belföldi díja 10 fillér, összesen 1 pengő, 40 fillér.

Az 1933-as évben a Filatéliai Kurír IV. Propaganda Kiállítására a Budapesti Nemzetközi Vásár egyik gyönyörű pavilonjában került sor az agilis vásárigazgatóságnak köszönhetően. Megtörtént a kiállítás fővédnöki tisztére, a zsűri és a rendezőség tagjaira vonatkozó felkérés, is miközben megérkeztek a

Filatéliai Szaksajtó Nemzetközi Szövetsége igazgatójának jókívánságai. A kiállítási bankett és a megnyitás idejének meghatározása mellett sorban jelentkeztek a különböző neves kiállítók.^[17]

Az Első Magyar Ballonpostával Poppe Kornél őrnagy 1933. május 18-án reggel szállt fel egy meteorológus kíséretében a Tomcsányi úti ballontelepről. Az időjárás kedvezőtlenessége miatt kétszer is előfordult, hogy nagy magasságban egy-egy óra hosszat is lebegett a Hungária. Végül négy és félóra után a starthelytől mindössze hét és fél kilométerre, Soroksár és Pestszenterzsébet között hajtotta végre a posta ledobását. Ezután, mintegy 2700 m magasságból hirtelen süllyedni kezdett a Hungária, végül a kiváló ballonvezető tudásának köszönhetően simán földet ért. A léggömb kosarában maradt és addig le nem dobott postát Poppe őrnagy a pestszenterzsébeti 1. sz. postához vitte be, ahonnan továbbították. A postázásra váró alkalmi levelezőlapokat előzőleg május 13-án 18 óráig a budapesti 72. sz. postahivatalhoz kellett eljuttatni, itt kapott "Légiposta" rajjelzőt (1933-ban még csak jelzőnek hívták) és látták el a keletbélyegző tiszta lenyomatával. Ezek után a Nemzetközi Vásár postai kirendeltsége tette rá a "Légiposta" keletbélyegzőt, majd lebélyegezte az "Első Magyarországi Léggömb Posta" feliratú betűzővel. A bélyegek értékmentesítésére használt alkalmi bélyegző "Budapesti Nemzetközi Vásár 933. Máj. 15. Légiposta" feliratú. A lila színű indítási fedélzeti betűzés "Első Magyarországi Léggömbposta" feliratú középen ballonnal. Az érkezési betűzőn "Pestszenterzsébet, c1c, 933. Máj. 18." a felirat. A ledobási betűzés háromszög alakú, azonos "Ledobta a Hungária léggömb" feliratú, de a ledobások színe különböző. Az első ledobás színe piros, a másodiké zöld, a harmadiké kék.

Az első magyar ballonposta nem postai alkalmi levelezőlapjait a Magyar Aero Szövetség adta ki, melyek közül az első, négy féle ballonkép rajzot tartalmazó bélyegből áll. A kisív mindegyik bélyeg felirata azonos szövegű világoskék papíron sötétkék színű nyomással készült, amelyeket fogazott és vágott formátumban a [10041-es motívumoldal](#) láthatunk. A kisívek bélyegképei egyformák. Az első kép balra fenn léggömb a hegyek fölött, dupla kettős kereszt a bal alsó sarokban, a második kép jobbra fenn a léggömb egy világoskék körben, balra lent a harmadik emelkedő léggömb és végül jobbra lenn a léggömb ovális keretben, alatta kettős kereszt és hármás halom.^[18] Az idézett katalógusoldal 742.01-es bekezdés 1-4-es pontjaiban leírtak szerint.

A [10042-es motívumoldal](#) bal felén láthatjuk a IV. Fikprok bélyegkiállításon kiadott második ballon vonatkozású alkalmi bélyeget, a mozdony és ballon képével. Ezek Kostyán Ákos tervei alapján készültek arany-piros, rózsaszín-piros, fehér-piros, kék-piros és szalmasárga-piros színekben és dombornyomással. Még a 10042-es motívumoldal jobbra az előző négyes kisív bélyegmintáival megegyező vágott változatot láthatunk fehér papíron, amelynek azonosítását az előző hivatkozás alkalmával említett katalógus segítségével nem sikerült elvégezni. A sorozat hatodik darabja lovas futárt, repülőgépet és ballont is ábrázol. A szintén dombornyomású arany-piros színezetű bélyeg, Haranghy Jenő rajza után készült és a következő 10043-as motívumoldal legalul látható.^[19]

A [10043-as motívumoldal](#) által bemutatott többi bélyeg a csak kürtjét fújó lovas futárt ábrázol, a repülőgépet és ballont viszont nem. A bélyegek felirata a bélyegképen balról jobbra haladva "Filatéliai Kurír IV. Propaganda Kiállítása a Nemzetközi Vásáron", a bal alsó sarokban "IV. Fikprok", jobbra pedig "Budapest, 1933. május 6-15".^[20] Az idézett katalógusoldal 15.04-es bekezdés 1-es pontja szerint, mely igazolja az előzőleg idézett Filatéliai Kurírban leírtakat.

A 10041-es motívumoldal megismert bélyegív bélyegképeinek legszebbikéből (bal felső sarok) készült az alkalmi képes levelezőlap ábrája, melyet Pareco Vilmos tervezett. A levelezőlapokból körülbelül háromszáz darab létezik.^[21] A 10044-es, a 10045-ös és a 10046-os motívumoldalakon felül az első magyar ballonposta alkalmi levelezőlapjának fénymásolt előoldalai és alul az eredeti hátoldalai láthatók, amelyeken az előbb említett bélyegek valamelyike felismerhető. Ezek közül a piros színű

ledobási betűzőt a 10044-es és 10045-ös, illetve a zöld színűt a 10046-os motívumoldalakon láthatjuk.

A [10044-es motívumoldalon](#) alul a levelezőlap hátoldalának bal felső sarkában fogazott vásári bélyeg látható. A bélyeg felső részén a "BNV. IV. Fikprok a Filatéliai Kurír Propaganda Kiállítása" felirat. A kék színű bélyeg közepén a bélyeggyűjtő pavilont ábrázolja a BNV-n, körülötte a "Küldjön első ballonpostát" felirat, a bélyeg alsó részén pedig a "Budapest 1933. máj. 6-15." dátum.^[22] Az idézett katalógusoldal 792.03-as bekezdés 2-es pont vélhetően hiányos szövege és a gyűjteményben található bélyegkép alapján.

A kiállításra készült három féle alkalmi dombornyomású bélyeg egyike a léggömböt és mozdonyt ábrázolja a mozdony fölött "Du 6-15. V. 1933." dátum felírat látható. A bélyegen alul olvasható "L'exposition de propagande" vélhetően francia, vagy eszperantó nyelvű szöveg a jobb oldalon folytatódik a "Du Filatéliai Kurír Budapest" felirattal.^[23] Az idézett katalógusoldal 15.04-es bekezdés 3-as pontja alapján. A levelezőlap hátoldalának jobb felső sarkában a 10041-es motívumoldalon megismert és a ballonrepülésre készült "Első Magyar Ballonposta 1933. május" feliratú fogazott szintén kék színű alkalmi bélyeg látható. Ugyancsak itt találjuk az 1927. Repülő (I.) - L egy pengős zöld színű és az 1933. Kisegítő (III.) postabélyegeket összesen 1 Pengő 10 fillér értékben, Mitchel katalógus szerinti sorszámuk 468 és 501.^[24]

A [10045-ös motívumoldalon](#) alul látható a kiállítás tartama alatt használt, a IV. Fikprok épületét is ábrázoló Francotyp bérmentesítő gép alkalmi bélyegzője is. Ennek az ábráját a Filatéliai Kurír 1933. évi 4-5. száma a 71. oldalán mutatja be, a gép száma I/24 volt.^[25] Ugyancsak itt látható az 1927. Repülő (I.) -L postabélyeg sor 84 fillér értékben és a Francotyp 26 fillér értékű összesen 1 pengő 10 fillérre való kiegészítő bélyegzés. A postabélyegek Michel katalógus szerinti sorszáma 433, 432, 431, 430 és 467.^[26] Ez az ár a légiposta és a normál belföldi feladás díja, amely a 10044-es és a 10046-as motívumoldalakon is látható postabélyeggel való bérmentesítési értékének felel meg. Ez az összeg a bal alsó sarokban látható húsz fillérért kapható kék színű, és a 10041-es oldalon megismert alkalmi bélyeggel és a tízfilléres levelezőlappal együtt összesen egy pengő negyven fillért tett ki. A jobb alsó sarokban látható vásári bélyeget a sokat idézett Ch. J. Base katalógus alapján nem sikerült beazonosítani. Az 1996-ban Balázs Károly összeállításában készült "magyar kiállítási levélzáró bélyegek 1896-1945" katalógus alapján azonban igen. A bélyegkép a nevezett katalógus 63. oldalán kezdődő "Illusztrációk" rész harmadik táblájának jobb felső sarkában látható és alatta a 139.33-as szám olvasható. A hozzá tartozó szöveg szerint, mely a katalógus 49. oldalán olvasható a Bélyegpropaganda tárgykörébe tartozó reklámbélyegről beszélhetünk.

A [10046-os motívumoldalon](#) alul az 1927. évi Repülő (I.) sorozat világoszöld egypengős, illetve az 1933-as kiadású Kisegítő Bélyeg (III.) postabélyegek, a bal alsó sarokban a 10041-es motívumoldalról ismert ballonposta alkalmi bélyeg látható. Ezen kívül az ismert érkezési és fedélzeti bélyegzők figyelhetők meg.

05 A BALLONREPÜLÉS FEJLŐDÉSE NEMZETKÖZI POSTABÉLYEGEKEN

Az utolsó motívum négy - [10051](#), [10052](#), [10053](#) és [10054](#) - motívumoldalt tartalmaz, amelyeken külföldi postabélyegek és blokkok találhatóak. Ezek mindegyikén olvasható a kiadó ország neve és évszáma is. További azonosításukat nem indokolta semmilyen különleges körülmény.

20 A LÉGHAJÓZÁS TÖRTÉNETE 1884-TŐL NAPJAINKIG

A léghajó olyan légi jármű, amelynek levegőbe emelkedését a statikus felhajtóerő, vízszintes irányú mozgását és kormányozhatóságát erőgépmeghajtás biztosítja. A kupola anyagát merev váz tartja általában, de lehet merevítés nélküli is. Az első kormányozható léghajót két francia katonatiszt - Charles Renard és A. C. Krebs hadnagyok - építették, akik az 50,3 méter hosszú, 1869 m³ térfogatú "La France" léghajóval először 1884-ben emelkedtek levegőbe. A torpedóforma légi járművet kilenc lóerős elektromotor hajtotta, a légszavar átmérője hét méter volt és a léghajó a Chalais-Meudon fölött tökéletesen kormányozva repült át egy tizenhat kilométer átmérőjű körön haladva 23,5 km/h sebességgel. A léghajót - mely ebben az esetben egy légszavarhajtású, hosszúkás formájú gázballon volt - eddig nem sikerült megfelelő módon kormányozni. A különféle "evezős" kormány szerkezetek erre nem voltak igazán alkalmasak.^[27]

A keszthelyi születésű Schwarz Dávid jött rá végül arra, hogy a kormányozható léghajózás a hajtóerő formájától függetlenül fém szerkezetű, merev testtel oldható meg a legbiztonságosabban. Ez a fém pedig az alumínium volt. Schwarz Dávid 1897. január 11-én meghalt, özvegye pedig találmányát a szabadalmakkal együtt eladta Ferdinand Zeppelin grófnak. Az eladás körülményeit és szabályos megtörténtét több szakirodalom is vitatja, pontos adatok a témát érintően azonban nincsenek. Minden esetre szinte teljes bizonyossággal állítható, hogy az "üzlet" vélhetően nem a mai értelemben vett szabályos Licence-vásárlási körülmények között zajlott le. Így történhetett meg, hogy a léghajózás terén elért sikereket, annyi más esethez hasonlóan, egy magyar feltaláló helyett valaki más aratta le. A német Zeppelin gróf később a tulajdonát képező gyár repülőterén rendszeresen emelkedett levegőbe a Schwarz féle kormányozható léghajó tervei alapján megépített szerkezetekkel. Azóta is az ő neve azonosult a léghajóval.^[28]

Ezt a téma második fejezetének motívumai is igazolják, amelyek a következők:

- 01 Léghajó alkalmazási összefoglaló
- 02 A Zeppelin léghajó magyarországi látogatása
- 03 A Zeppelin léghajók fejlődése
- 04 A Zeppelin léghajó magyarországi látogatásának évfordulói
- 05 A Zeppelin léghajó magyarországi látogatása (tartalék)
- 06 A Zeppelin léghajók fejlődése (tartalék)

01 LÉGHAJÓ ALKALMAZÁSI ÖSSZEFOGLALÓ

Az összefoglalót a [20011-es motívumoldalon](#) látható "1977. A léghajó története-L" magyar posta tiszta sorozat bélyegképei alapján célszerű elkészíteni. A bélyegsor mélynyomással 12: 11¼-es fésűsfogazással, Légrády Sándor tervei alapján készült és általános postai forgalomban 1977. nov. 1. - 1978. dec. 31. között volt.^[29] A sorozat első értékén a Montgolfier testvérek hőlégballonja látható, melyről az első fejezetben már részletesen esett szó. A következő bélyeg Schwartz Dávid 8,8 kW-os benzinmotorral ellátott léghajóját ábrázolja, amely 1897. nov. 3-án Berlinben 460 m magasra emelkedett és 35 km/h sebességgel repült. Ezt azonban tervezője nem érthette meg, mert akkor és a hasonló léghajókkal később is Zeppelin gróf emelkedett a magasba, aki 1900-tól a Boden-tó partján elhelyezkedő Friedrichshafen repülőteréről hajtott végre kísérleti repüléseket. A licence vásárlást és a

gyártást lebonyolító üzem létesítését követően még két évre volt szükség a repülések elkezdéséhez. Az első LZ I. típusú léghajó 128 m hosszú és 11,7 m átmérőjű merev vázú légi jármű volt, mely 31 km/h sebességet ért el. A léghajó kupolája henger alakú volt, mindkét végén kúpos kialakítással. A magassági kormányzást csúszó súllyal oldották meg, amely nem volt elég hatásos, a merev váz pedig túlságosan is hajlékonynak bizonyult ezért Zeppelin gróf utasításának megfelelően átalakították.^[30] A sorozat harmadik bélyegén Santos Dumont motoros léghajójával látható, amellyel 1901-ben repülte körül az Eiffel-tornyot.^[31]

Időben itt következne a léghajók katonai célú alkalmazása, amely nem látható egyik bélyegképen sem, ennek ellenére az alkalmazásnak ez a területe is kínál "repüléstörténeti érdekességeket". Az Anglia elleni légi háború első szakaszában 1915. januártól novemberig mintegy ötven darab Zeppelin léghajó vett részt, amelyek közül 37 érte el a keleti partokat és hajtott végre összesen 23 támadást. A támadások során harmincöt tonna bombát dobtak le, melynek következtében 208 állampolgár vesztette életét és 531 fő sebesült meg, miközben a német léghajók vesztesége hét darab volt, melyek teljesen megsemmisültek.^[32] A sorozat negyedik bélyegén látható Ciolkovszkij léghajója, amelyre nem sikerült információt felkutatni.

Olaszországban Uselli, Nobile és Grocco tervei alapján kezdték meg a kormányozható léghajók építését. Az elkészült 33 000 m³ térfogatú "Róma" nevű léghajó az első felszállása alkalmával magas feszültségű vezetéknek ütközött és 34 fős legénységével együtt elégett. 1924-ben készült a sokkal kisebb 19 000 m³ térfogatú léghajó, amelyet Nobile tervező "Norge" névre keresztelt el és Amundsen vezetésével 15 fő legénységgel 1926. máj. 14-én átrepülte az Északi-sarkot. Ez a léghajó látható a sorozat ötödik bélyegén.

Zeppelin gróf 1917. évi halálát követően, majd az I. Világháború után a léghajó-gyártás a forgalmi léghajók építésére tért át. Először a "Bodensee" nevű léghajó készült el, hasznos terhelése 10000 kg, sebessége 130 km/h. Összesen 533 utat bonyolított le Friedrichshafen és Berlin között, egy alkalommal Stockholmba repült, mialatt mintegy 2380 utast, 30000 kg csomagot és 5000 kg postát szállított. Ferdinand Zeppelin és a "Bodensee" nevű léghajó látható a sorozat hetedik bélyegén. 1919-ben a gyár megkezdte a nagyobb léghajók gyártását, miközben felépült a "Nordstern". A békeszerződés értelmében jóvátétel fejében a "Bodensee"-t Olaszországnak a "Nordstern"-t Franciaországnak kellett átadni, amelynek következtében a további gyártás teljesen leállt. Ekkor a Zeppelin gróf helyébe lépő Hugo Eckner vállalta, hogy az USA részére fizetendő jóvátétel fejében felépít egy léghajót. Így készült el az LZ 126, amely Hugo Eckner parancsnoksága alatt 1924. október 24-én indult el az USA-ba. A 7830 km távolságot 3 nap és 9 óra alatt tette meg, majd több repülést hajtott végre New York felett óriási sikerrel. Új hazájában a "Los Angeles" nevet kapta és további sikeres repüléseket hajtott végre.

1928. júniusra készült el az LZ 127 Graf Zeppelin nevét viselő léghajó, mely világméretű útja során, Magyarországon is bemutatkozott, amiről bővebben esik szó később. Az LZ 127 Graf Zeppelin léghajó 1929. augusztus 15-én kezdte meg föld körüli útját Hugo Eckener parancsnoksága alatt, majd a sikeres - többek között a Fujiama feletti - repülését követően szeptember 4-én visszatért Friedrichshafenbe. Hugo Eckener és az LZ 127 látható a sorozat hatodik bélyegén. 1930-ban Dél-Amerika, Egyiptom, a Szovjetunió voltak az LZ 127 sikereinek állomásai, majd ezt követően 1931-ben jött Magyarországra és utána ismét 1933-ban Chicagoba.

A [20012-es motívumoldalon](#) egy a Zeppelin 1931-es magyarországi útjára emlékező futott boríték mellett láthatjuk az előző bekezdésben ismertetett sorozat bélyegzett változatát. A borítékon lévő 2011-es évjáratú Észak-amerikai postabélyeg Mitchel katalógus szerinti sorszáma 3449-es.^[33]

A sikerek hatására az LZ 127-es után épült meg az LZ 129 Hindenburg 63 nevű léghajó, amelynek kupoláját héliummal tervezték feltölteni. A hélium importját és szállítását azonban az USA megtagadta Németországtól, amelyet ezért hidrogénnel kellett pótolni. A léghajó mintegy 337129 km utat tett meg összesen, míg 1937. május 6-án 3059 utassal a fedélzetén a leszállást és a horgonykötelek kidobását követően megtörtént minden idők legnagyobb léghajó-katasztrófája. A hidrogén felrobbant és a léghajó a lángok martalékává vált. Ez megpecsételte a léghajó-építés további sorsát és közel négy évtized sikeres repülés, valamint 130-féle tervezett és ebből 119 megépített léghajó után abbamaradt a fejlesztés.^[34]

02 A ZEPPELIN LÉGHAJÓ MAGYARORSZÁGI LÁTOGATÁSA

Az LZ 127-es 105000 m³ úrtartalmú, hidrogénnel töltött merev, alumíniumvázas léghajó, hossza 235 méter, legnagyobb szélessége 30,5 méter. Öt darab egyenként 530 lóerős Maybach motorja van, amelyek egyenként motorgondolákban vannak elhelyezve. Ezek közül kettő-kettő jobbra és balra, egy pedig a középtől kissé hátra került felerősítésre. A léghajó test, vagyis a gondola első negyedében van a vezető és az utasok helye, tíz hálófülke két-két ágygal, egy társalgó és külön étkezőhelység. A személyzet és a rakomány elhelyezésére a léghajó közepe táján lévő helységek szolgálnak. A léghajó burka alatt különálló cellákban van a hidrogén. A léghajó tizenöt tonna hasznos teherrel, körülbelül tízezer kilométeres távolságot képes megtenni üzemanyagpótlás nélkül. Utazósebessége 110 km/h, építése kereken ötmillió márkába került.^[35] Ez utóbbi jellemzők a technikai szakemberek fantáziáját napjainkig sem hagyják nyugodni.

A léghajó látogatását megelőzően a Magyar Filatelisták Klubja aerofilatéliai csoportja művészi tökéletességű emlék objektumok, zöld színű alkalmi levelezőlapok és annak mintázatával megegyező bélyegek készítéséről gondoskodott. Ezek Haranghy professzornak a Zeppelin postabélyegek tervezőjének munkái, amelyek mintázatát a Filatéliai Kurír 1932. évi 2. száma a 27. oldalon közli. A II. Fikprok Francotyp betűzésének és alkalmi bélyegének mintázatát az előzőleg idézett folyóirat következő 3/4. száma az 55. oldalon mutatja be.^[36]

A II. Fikprok rendezvényt az első fejezetben már megismert IV. Fikprok és a hozzá kapcsolódó 1933. évi első ballonposta eseményei előd rendezvényének tekinthetjük.

A [20021-es](#), a [20022-es](#), és a [20023-as](#) motívumoldalakon az előbb bemutatott alkalmi levelezőlap mintázatával azonos emlékbélyegek fogazott és vágott változatait láthatjuk szebbnél szebb színekben. Tervezőjük a később bemutatásra kerülő postabélyegekhez hasonlóan a már említett Haranghy professzor. "A Zeppelin magyarországi látogatásának emlékére 1931" bélyeg a levelezőlap képes oldalához hasonlóan a léghajót ábrázolja Budapest fölött. A bélyeg fogazott 45x55 mm méretű lila alapon szürke, fehér és zöld, halvány barna alapon sárga, és sárgásbarna, lila alapon rózsaszínű. Az alkalmi bélyeg négyes kisívben is létezik, bár nagyon ritka.^[37] Az idézett katalógusoldal 743.01-es bekezdése szerint.

A Magyar Királyi Posta erre vonatkozó rendeletében ismertette a léghajó magyarországi látogatásának tervét, mely szerint a Zeppelin 1931. március 29-én érkezik Budapestre. Itt leszáll majd néhány órás körrepülést fog végezni Magyarország felett utána ismét leszáll Budapesten és végül visszatér eredeti állomáshelyére Friedrichshafenbe. Ezekkel a léghajókkal adott feltételekkel mellett közönséges levelek és levelezőlapok küldhetők voltak. A levelek súlya egyenként a 20 g-ot nem haladhatta meg. A

levélpostai küldeményeken a "Légipostával" feljegyzést, vagy a kék színű légiposta raggyet kell alkalmazni. Mindezek mellett szembetűnő helyen fel kell tüntetni a küldeményeken, hogy azokat a léghajó a magyarországi körrepülés, vagy a Németországba való visszatérés alkalmával szállítja. A légipostai pótdíj a körrepülésre levélen két pengő, levelezőlapon egy pengő, Magyarországról Friedrichshafenbe levélen három pengő ötven fillér, levelezőlapon két pengő. A magyarországi körrepülésre feladott levelezést "A Zeppelin Magyarországi Körrepülése 1931" feliratú kék színű, a Budapest-Friedrichshafen útra feladott levelezést a "Zeppelin I. Magyarország-Németországi útja 1931" feliratú zöld színű bélyegzőnyomattal látja el a magyar posta.

A kék bélyegző rajza a léghajót és néhány repülőgépet, a zöld színű az Országház felett elrepülő léghajót ábrázolja. A magyarországi körrepülés az időjárási viszonyoktól függ. Postai ledobás is lehetséges, melynek tervezett városai Debrecen, Kaposvár, Pécs, Szeged és Székesfehérvár. A léghajó bármely útjára szóló levélpostai légi küldeményeket közönséges és légipostai bélyegekkel lehet bérmentesíteni, de a küldemények teljes bérmentesítése kötelező. A bérmentesítés nélküli, vagy a rosszul bérmentesített küldeményeket a feladónak visszakézbesítik. A léghajó látogatására a magyar posta egy és két pengő értékjelzésű alkalmi bélyegeket bocsát ki "Zeppelin 1931" felülnyomással. A bélyegek rajza megegyezik az 1927. évi kiadású, Repülő (I.) - L postai bélyegsorozat 50 filléres értékű bélyegének rajzával. Az egy pengős bélyeg színe azonban narancssárga fekete felülnyomással, a két pengős lila színű zöld felülnyomással. Ezek a bélyegek csakis a Zeppelin 1931. évi magyarországi látogatásának alkalmával voltak felhasználhatók és árusításuk is meghatározott postahivatalokban és időpontban volt.^[38] A posta és illetékbélyeg-katalógus által megadott azonosítási jellemzők a motívum leírásának végén lesznek olvashatók.

A repülőtéren a 72. sz. posta kirendeltsége működött dr. Etele postatanácsos a 72. sz. postahivatal igazgatójának vezetése alatt. Az igazgató úr rendkívüli buzgalommal végezte nem könnyű munkáját. Az órákon át tomboló viharban is személyesen ellenőrizte postájának működését és kísérte figyelemmel a zárlatokat. A kirendeltség a 72. sz. postahivatal "légiposta" helyi és kelti bélyegzőjét használta s alkalmi betűzőként a repülés céljának megfelelően használta a körrepülés, illetve a "Magyarország-Németországi út" betűzőit. Mindkettő terve ugyancsak Haranghy professzor munkájának eredménye. A Zeppelin Friedrichshafenből jövet, leszállása előtt ejtőernyővel dobta le a csepeli repülőtéren a postát. Egy nagyobb és egy kisebb zsákból állt a posta. A nagyobbban német bélyegekkel bérmentesített a német kereskedők és gyűjtők küldeményei voltak elhelyezve, a kisebb zsákban a magyar Zeppelin bélyegekkel a Budapestről Friedrichshafenbe küldött postát hozták vissza. A körrepülésre küldött posta megközelíti a harmincezer darabot, amelyekből egyedül Debrecen fölött volt ledobás.^[39]

A [20024-es motívumoldalon](#) felül egy a Magyarország feletti körrepülés alkalmával szállított levelezőlap, alul egy levél látható az 1927-es Repülő (I.) - L bélyegsor egyik bélyegével. A levelezőlapon található tizenkét fillér értékű bélyeg Michel katalógus szerinti sorszáma 430-as, míg az alul látható levélen lévő négy filléreseké 467-es.^[40]

A repülést nyilvántartó katalógus szerint 223-as és 224-es, sorszám alatt olvasható részletek szerint: Graf Zeppelin Magyarországi körrepülés, dátum 1931. márc. 28-30. fedélzeti bélyegzés, 1574 levél, 3406 levelezőlap. John J. Latham: "Magyar légiposta - magyarországi repülőjáratok 1896 - 1978" katalógus, 32. oldal.

A [20025-ös motívumoldalon](#) felül a postai kiadású alkalmi légipostai díj lerovására alkalmas bélyegek posta tiszta és bélyegzett változatai, valamint egy németországi útra feladott levél látható. A "Graf Zeppelin" magyarországi látogatása alkalmából a léghajó légipostája számára kiadott két bélyeg réznyomással, és "Zeppelin 1931" felülnyomással a 469-es és a 470-es sorszámú eltérő színű bélyegek

nyomatán VIII-as vízjellel, valamint fésűs 14:14¼-es fogazással készült, három pengő értékben. Tervezője Haranghy Jenő. Érvényben volt 1931. márc. 23-1931. márc. 31. között. A levélen látható 1928-as kiadású Pengő-Fillér (II.) sorozat postabélyegének Michel katalógus szerinti 454-es sorszáma.

03 A ZEPPELIN LÉGHAJÓK FEJLŐDÉSE

Graf Ferdinand von Zeppelin (1838-1917) német léghajó-építő fiatalon lépett be a hadseregbe, és mint katonai megfigyelő tevékenykedett az amerikai polgárháborúban. Itt ismerkedett meg az északiak által alkalmazott léggömbökkel és az általuk végezhető légi felderítéssel. Tábormokként kilépett a hadseregből és attól fogva levelekkel ostromolta a vezérkart szorgalmazva a léghajók alkalmazását. Három léghajóból álló uszálykaravánra vonatkozó terveivel a német császárhoz fordult 1895-ben, melyre végül birodalmi szabadalmat kapott.

A merev vázas léghajó licencének Schwarz Dávid özvegyétől való megvásárlását követően 1898-ban kezdett hozzá a Bodon-tó partján elterülő Friedrichshafen repülőtéren szabadalma megvalósításához. Az első léghajójának az LZ 1 megépítését követően a kormányozhatóság terén igazi sikert, a hadsereg számára készített Z III jelű, vagy LZ 12 lajstromú léghajó hozta meg számára. A léghajók közül az egyik legsikeresebb a "Schwaben" LZ 10 lajstromú volt, amely 1911-ben épült, és néhány hónap leforgása alatt 17000 km-t tett meg baleset nélkül. Átlagsebessége 76 km/h volt 6500 kg hasznos teherrel a fedélzetén.^[41]

A [20031-es motívumoldalon](#) felül, születésének százötvenedik évfordulója alkalmából kiadott blokkon a gróf arcképe látható az LZ 12-es léghajóval, mellette a Gróf arcképét ábrázoló képes bélyeg, illetve jobbra alul az 1900-ban készült LZ 1-es léghajót ábrázoló 1978-as kiadású német postabélyeg helyezkedik el.^[42] A léghajót ábrázoló bélyeg sorszáma a Mitchel Bundesrepublik Deutschland katalógus szerint 965-ös. A motívumoldalon alul az LZ 10 léghajót ábrázoló koreai kisív sor első értéke látható, amit ugyancsak a gróf születésének százötvenedik évfordulója alkalmából adtak ki. A blokk és a kisív sor első tagjának Michel katalógus szerinti sorszáma 2952 és 2949.^[43]

A bélyegívsor a [20032-es motívumoldalon](#) folytatódik felül a "Viktoria Luise" LZ 11-es és alul az LZ 3-as lajstromú léghajók ábrázolásával. Az előző motívumoldal azonosításai során már idézett katalógus szerinti sorszámaik 2950-es és 2951-es.

04 A ZEPPELIN MAGYARORSZÁGI LÁTOGATÁSÁNAK ÉVFORDULÓI

A Zeppelin híres repülései-L postabélyegsort a Luzern-i LURABA Nemzetközi Légi és Űrkutatási bélyegkiállítás idején Zeppelin magyarországi repülésének ötvenedik évfordulója alkalmából adták ki. A bélyegsort, hatvanas ívekben nyomták. A hét forintos érték harminc bélyeget és harminc szelvényt tartalmazó ívekben is készült, a bélyegek és a szelvények egymás mellett helyezkednek el. A sorozat ofszet-nyomással, 12: 11½ fésűsfogazással készült Varga Pál tervei alapján, 28 Ft névértékben. A Graf Zeppelin léghajó magyarországi repüléseinek ötvenedik évfordulója évében készült sor 1981. március 16.-1982. december 31. között volt általános postai forgalomban.^[44]

A [20041-es](#) és [20042-es motívumoldalakon](#) a felül látható és a sorozathoz tartozó bélyegek azonosak

az alul látható első napi borítékon találhatók.

A [20043-as motívumoldalon](#) felül a léghajó története blokkot önállóan, illetve alul alkalmi borítékon is láthatjuk. Az "1977. A léghajó története-blokk-L" mélynyomással 12¼-es keretfogazással készült Czeglényi Ádám tervei alapján 20 Ft névértékben. A bélyegkép a Graf Zeppelin LZ 127 léghajót ábrázolja az 1931. évi Budapest feletti körrepülés közben. A blokk többi részén a világméretű út állomásai, és a repülési útvonalak láthatók. A blokk általános postai forgalomban 1977. nov. 1.-1978. ápr. 30 között volt. Azonosítása az előző motívumoldalnál említett katalógus szerint történhet.

A [20044-es motívumoldalon](#) felül egy képes levelezőlap előoldalán az LZ 127 léghajó látható a Boden-tó felett, a Graf Zeppelin LZ 127 léghajó hatvanadik évfordulós magyarországi útjára emlékező alkalmi bélyegzővel. A bélyegző az országos légiposta és űrrepülési bélyegkiállítás alkalmából Vácon került a levelezőlapra, amelyen a Bélyegbemutatók 77 alkalmából kiadott blokkból kitépett bélyeg is látható. Ez a blokk három darab szelvényes bélyeget tartalmaz a braunschweig-i, a luganoi és a san marinoi bélyegbemutatók emlékére. A szelvényeken látható különböző kiállítási emblémákkal. A motívumoldalon alul a Bélyegbemutatók 77 blokk alkalmi borítékon látható. A blokk ofszetnyomással, 11½: 12-es fésűsfogazással Vertel József tervei alapján készült. Általános postai forgalomban pedig 1977. máj. 2. - 1978. dec. 31. között volt. Azonosítása a 20042-es motívumoldalnál említett katalógus szerint történhet.

A [20045-ös motívumoldalon](#) a Graf Zeppelin léghajó magyarországi látogatásának ötvenedik és hatvanadik évfordulóra emlékező alkalmi borítékok láthatók. Felül az előző 20044-es motívumoldalnál megismert alkalmi bélyegzővel, amely hatvan éves emlékezés ellenére kisebb méret miatt került az ötven éves fölé. Alul a motívum elején megismert, az ötvenedik évfordulós bélyegkiállítás alkalmi boríték harmadik változata. A motívumoldal felső borítékján látható bélyegek Mitchel katalógus szerinti sorszámai növekvő sorrendben 3922, 3942, 3984 és 4068. Ezek megtalálhatók az előbbi motívumoldalaknál többször említett katalógus 220. 271. 274. és 281. oldalain található információk között.

A [20046-os motívumoldalon](#) alul az első Zeppelin léghajó megépítésének századik évfordulójára kiadott emlékváltozat látható. A felső részén pedig a már ismert a Zeppelin léghajók híres repüléseit felidéző magyar postabélyegsor pecsételt változata látható. Az emlékváltozat a RFR Kft. adja ki, mérete 124x85 mm, tervezője Somogyi Róbert, megjelent 2001. júl. 13-án nem enyvezett műnyomópapír, műnyomó karton, műnyomópapír feketenyomat és ajándékváltozatokban mindegyik sorszámozott formátumban és sorszám nélkül.^[45]

A [20047-es motívumoldalon](#) a Ferdinand von Zeppelin (1838-1917) születésének százötvenedik évfordulójára emlékező postabélyegsor pecsételt változata látható felül, míg alul a posta tiszta változat. A négy értékből álló sorozat ofszetnyomással, 12-es fésűsfogazással, Varga Pál tervei alapján készült 1988-ban. A sorozat értékei általános forgalomban voltak 1988. január 29 - 1990. dec. 31 között.^[46]

05 A ZEPPELIN MAGYARORSZÁGI LÁTOGATÁSA

A [20051-es motívumoldalon](#) a Graf Zeppelin magyarországi körrepülésének egy sérült debreceni ledobású - ledobás a tervezett helyek közül egyedül itt volt - borítékját láthatjuk felül. A motívumoldalon alul szintén a körrepülésen részt vett, hajtott boríték is látható. A motívumoldal tartalékként szolgál.

06 A ZEPPELIN LÉGHAJÓK FEJLŐDÉSE

A [20061-es motívumoldal](#)on alul és felül egy koreai szelvényes bélyeg részei és a hozzá tartozó blokk látható, amelyek a Zeppelin léghajók fejlődését ábrázolják. Erre vonatkozóan az egyes léghajókra már részletes leírást található a fejezet eddig ismertetett motívumainál. Felül a szelvényes bélyeg két szélső szelvénye között elhelyezett blokk látható, amelynek hasonló mintázata van, mint a három további szelvényrész középső tagjának. A szelvényes bélyeg tagjainak és a blokk katalógus szerinti sorszámai 1816-1818 a postabélyegsor kiadásának évszáma 1979.^[47]

A [20062-es motívumoldal](#)on felül két-két Divore köztársasági és Koreai postabélyegek között egy Niger köztársasági, illetve alul három Divore köztársasági postabélyeg mellett egy Vietnami és Mauritániai postabélyeget láthatunk. A bélyegek közös vonása, hogy a legváltozatosabb módon tárják fel, illetve mutatják be a Zeppelin léghajók fejlődését. Azonosításuk érdekében nem szükséges bővebb információ.

30 A VITORLÁZÓREPÜLÉS TÖRTÉNETE 1891-TŐL NAPJAINKIG

A statikus felhajtóerővel való megismerkedés után a további kutatásokat végző ember fokozatosan arra is rájött, hogy a mai repülőgép elődjeként készített merev szárnyú repülőszervezetek egy másként keletkező dinamikus felhajtóerőnek köszönhetik repülésüket. A repüléshez szükséges ismeretek megszerzésére azonban még hosszabb időre, kísérletezni, és nem egyszer önmagukat is feláldozni képes emberekre volt szükség. Természetesen fontos szerepe volt annak is, hogy a fenti képességekkel rendelkező emberek megszerzett ismereteiket megfelelően összegezni is képesek legyenek, illetve eredményeiket - mások számára is hozzáférhető módon - elérhetővé tegyék.

Napjaink repülőgépének őst George Caley teremtette meg a 19. század első felében. Kora repülési kutatásainak szinte minden ágával foglalkozott, ő állapította meg a lég-erőtan, vagyis az aerodinamika sok máig érvényes törvényszerűségét. Többek között a légerők, az áramvonalazás, a szárnyszelvény és ívelése, a farkfelületek és az egymás fölött elhelyezett szárnyak - vagyis a kétfedelű vagy az emeletes elrendezés - szerepét. Alapelve az volt, hogy a repüléshez hajtóművel ellátott, megfelelően ívelt felület kell. A hajtóműre azonban még várni kellett.

Kezdetől fogva voltak azonban a repülésnek olyan megszállottjai, akiket eleve a motor nélküli repülés foglalkoztatott. Ilyen volt a francia tengerész Le Bris, aki az albatroszok repüléseit figyelte meg, amint hosszasan követik a hajókat. A spanyol Ferdinand d'Esterno hívta fel a figyelmet, a repülőgépek hossz tengelye körüli kormányozhatóságának szükségességére. Itt említhetjük meg az angol Matthew P. W. Boulton, aki d'Esterno munkásságáról mit sem sejtve 1868-ban egy szabadalmában lényegében leírta a mai csűrőkormányt. A körökben szárnycsapások nélkül emelkedő keselyűk repüléseit figyelte meg a másik francia Louis Pierre Moulliard, aki "A levegő birodalma" c. művében közzétette élete mintegy harminc évének töprengéseit. Ebben a könyvében írta le kissé félrevezető megjegyzését, hogy "a vitorlázó madarak, pusztán a szél erejét ügyesen kihasználva képesek levegőben maradni". Azóta a tévhit bebizonyosodott, mivel levegőben maradni szélcsendben is lehetséges csupán sikló mozgás révén, vagyis az álló levegőhöz viszonyítva van szükség elmozdulásra. A helyzeti energia egy részének mozgási energiává történő átalakulása közben felhajtóerő keletkezik, amely elegendő lehet a súlyerő és a

légellenállás legyőzésére.

A vitorlázórepülés egyszerűbb megvalósulását lehetővé tevő függőleges légmozgásokat az 1870-es években a szintén francia Alphonse Pénaud ismerte fel. Tanulmányaiban leírta a hegyek, mint akadályok előtt feláramló szelet (lejtőszél), sőt azt is, hogy az ily módon a levegő egyre emelkedő hullámmozgásba jöhet. Ugyancsak ő írt a földfelszín egyenetlen felmelegedéséről s ennek következtében az onnan felszakadó meleglevegő-kéményekről, vagyis a termikekről is.^[48] A vitorlázórepülés történetét feldolgozó fejezet tartalmát a következő motívumok köré célszerű csoportosítani, amelyeket a [30000-es számú fejezetismertető oldal](#) tartalmaz:

- 01 Az első siklórepülések
- 02 A magyar vitorlázórepülés első repülői
- 03 Nemzeti vitorlázó emlékreplés
- 04 A Gyöngyös-33 felavatása és az első légipostajárat
- 05 Cserkészek és a vitorlázórepülés
- 06 A VI. Filprok és az első páros vontatásos repülés
- 07 A cserkész repülónap és a VIII. Filprok 1938 - 1939
- 08 Magyar és nemzetközi vitorlázó-replőgép típusok

01 AZ ELSŐ SIKLÓREPÜLÉSEK

A bevezetőben ismertett emberek segítették a két Lilienthal Gustav és Otto, illetve a két Wright Orville és Wilbur munkásságát. Segítették azért, mert vélhetően megsejtették, hogy pusztán a természet erőit megismerve, a levegő mozgásait kihasználva repülhet is az ember. Megsejtették azt is, hogy a közvetlen mérkőzés a nappal és a széllel, illetve a levegővel való újra és újra vívott küzdelem a legnagyobb örömmélmény forrását jelentheti az ember számára. Hasonlóan vélekedett erről az első Holdra lépő űrhajós és egykori gyémántkoszorús vitorlázórepülő Neil Armstrong, akihez csatlakozik jelen áttekintés és katalógus szerzője is.

Lilienthalék is figyelték a madarak, elsősorban az albatroszok repüléseit. 1889-ben jelent meg a mai értelemben vett első repülési szakkönyvük a "A madarak röpte, mint a repülés művészetének alapjai" címen, amelyben összegezték mintegy húszéves megfigyeléseik eredményét. A könyv világszerte ismertté vált, és sok más aviatikus - többek között a Wright testvérek munkásságát is - segítette. A Lilienthal testvérek a légerők, a szárny íveltségének és az állásszög szerepének ismeretében kezdték gyakorlati tevékenységüket a rhinow-i hegyekben. Később a Berlin közeli külvárosban Lichterfeldben összehordott mesterséges dombról siklottak, amely biztosította számukra, hogy bármely szélirány esetén végezheték kísérleteiket. Az 1891-ben kezdett kísérletek 200-250 m távolságú siklórepülései során a kormányzás a mai sárkányrepülőkéhez hasonló mozdulatokból állt. A sárkány helyett csupán az alumínium csövek helyén bambuszt, illetve a műanyag vitorla helyén vásznat kell elképzelnünk.

Otto Lilienthal sorra építette és tökéletesítette a siklásra alkalmas repülőgépeket, amelyekből összesen tizenhétet épített - köztük három kétfedelűt - 1893-ban elérkezettnek látta az időt a hajtóműves repülési kísérletek megkezdéséhez. Elképzései alapján a biztatóan kezdődött csapkodó-szárnyakkal végzett kísérletek alapján kívánt eredményt elérni. A Gollenberg hegyről egy vitorlázó szerkezettel való lesiklás közben azonban hirtelen széllelés érte, a helyesbítő mozdulat túl intenzívre sikerült, a magasság kevésnek bizonyult és a földbe csapódott. Nyaki csigolyatöréssel szállították kórházba, ahol 1896. augusztus 10-én elhunyt. Testvére Gustav 84 éves koráig élt és élete végéig elméleti szakember maradt.

A Lilienthal testvérek a vitorlázórepülés úttörőinek tekinthetők, mivel a madarak repüléséből kiinduló számos tudományos felismerésük megalapozta a vitorlázórepülést. Otto Lilienthal tette a következő, a szerzői egyetértést is teljes mértékben kiváltó kijelentést: "leírhatatlan élvezet napsütötte lejtők fölött, magasan suhanni, vaj puhán, hangtalanul, csupán a szél zsong a merevítő huzalokon, mintha megannyi távoli eolhárfa zenélné..."

Az amerikai Daytonban Wright püspök fiai is a madarak röptét tanulmányozták, megfigyelve, hogy az ölyvek hogyan korrigálják a széllekedéseket azzal, hogy elcsavarják a szárnyuk végét. A két Wright 1899-1902 között részben - Lilienthalékat követve - siklógépeket épített és mintegy ezer alkalommal siklottak jó párszor száz méternél is nagyobb távolságokat a Kitty Hawk környéki homokdombokon. Tapasztalataik nyomán az a meggyőződésük alakult ki, hogy nem - a légmozgásokat automatikusan korrigáló - önmaga stabilitását biztosító repülőgépet kell építeni, hanem olyat, amelyet a pilóta vezet.

A motoros repülés területén végzett hatalmas lépésük megtételét követően Orville Wright 1911-ben visszatért Kitty Hawkba és végleg eljegyezte magát a vitorlázórepüléssel. Mondván: "Van a repülésnek egy másik formája is, és ahhoz nem szükséges motor. A vitorlázórepülésre gondolok, amikor ugyanaz az erő tartja a repülőszerkezetet tartós lebegési állapotban, amelyet a vitorlázó madarak is kihasználnak. Hogy ez miféle erő, azt még nem ismertük fel teljes bizonyossággal, noha meglehetősen biztos, hogy valamilyen fölfelé szálló légáramlat." (A termék tulajdonságait illetően még a mai napig sem áll rendelkezésre teljes körű ismeretanyag, a sok ismert részlet ellenére sic!). Vélhetően e gondolatok jegyében sikerült neki elsőként kilenc perc negyven másodperces repülés után felállítania az első időtartamrekordot a világon.^[50]

A [30011-es motívumoldalon](#) felül líbiai, egyenlítői-guineai és lengyel postabélyegek Otto Lilienthal 1891-es és Cz. Tanski (1862-1942) repülőgép-tervező, a lengyel vitorlázórepülés egyik úttörője 1896-os siklórepüléseit ábrázolják. A középső líbiai és a lengyel postabélyeg egyaránt 1978-as kiadású Mitchel katalógus szerinti sorszámuk: 682A és 2551-es.^[51] A guineai bélyeg egy 1979-es évjáratú tizenhat darabos kisívből kitépott első érték, amely Otto Lilienthal kétfedelű vitorlázógépét ábrázolja 1896-ból.^[52] A teljes kisívet a 61011-es motívumoldalon alul láthatjuk. A motívumoldal tartalmának leírását folytatva annak alsó részén az Otto Lilienthal repülésének századik évfordulójára megjelent 1991-es kiadású magyar postabélyegsor látható. A "Száz éve repül az ember" postabélyegsor posta tiszta változata ofszetnyomással, 12-es fésűsfogazással Dudás László tervei alapján készül 69 Ft névértékben.^[53]

A [30012-es motívumoldalon](#) az előzőekben ismertetett postabélyeg sorozat értékei láthatók sima borítékon alkalmi bélyegzővel felül, míg alkalmi borítékon és bélyegzővel alul.

A [30013-as motívumoldalon](#) a Guinea-i köztársaság postai kisívének fogazott és vágott változatából kivágott bélyegek Otto Lilienthal, és Orville Wright siklórepüléseinek állít emléket. Az 1891-es év mellett felidéri az 1900-1902 között eltelt időszakot. A bélyegszélen való "Concorde és WIPA 81" felirat alapján a megfelelő Michel katalógusban nem sikerült azonosítani. A Catalogue De Timbres - poste cent Quatriémie Année francia katalógus első kiadása hatodik kötetének 38. oldalán a 172-es pont alatt említi a Concorde Phila Tokio '81-et és pontosan megadja a blokk nyolc bélyegének értékeit. Ezekből itt csak három látható, a többi a következő fejezet 40011-es motívumoldalán lesz megtalálható.

02 A MAGYAR VITORLÁZÓREPÜLÉS ELSŐ REPÜLŐGÉPEI

Petróczy István, Rotter Lajos és mások erőfeszítései 1929 nyarán vezettek el a hazai vitorlázórepülés kezdeteihez. Az első körül-belül tizenöt fő a budai Farkas-hegyen kezdte el csúszásokkal, ugrásokkal, a gumiköteles kezdőstartok rendje-módja szerint. Rendelkezésükre állt két német "Zögling" és egy "Hol's der Teufel" típusú repülőgép, amely a siklásokon kívül már teljesítményrepülésre is alkalmas volt. A Magyar Országos Véderő Egyesület, a MOVE Repülő Osztálya (MOVERO) vezetői Bernard Mátyás és Hefty Frigyes egykori I. világháborús pilóták voltak. Hefty ekkorra 16 perc 30 másodperccel teljesítette az első C vizsga feltételeit.

Bernard pedig a németországi Wasserkuppén elsőként szerzett C vizsgát és oktatói jogosítványt. Különböző repülő teljesítményei nem voltak, ám 1945-ben tragikus módon bekövetkezett haláláig szinte csak a repülésnek élt. Tíz éven át volt a farkas-hegyi repülőtér parancsnoka. Minden apró részletre kiterjedő naplót vezetett, amely szinte minden start leírását tartalmazta és ennek köszönhetően dokumentumértékkel ér fel.

Az első szervezett tanfolyam 1930-ban volt, amelyen a részvétel 300 pengőbe került. Később, szeptember 28-án megtartották az első versenyt is, amelynek feltételei és célkitűzései között az - egy óra időtartam, és a 100-150 m-es magasság elérése - szerények voltak, mégis hozzájárult a hazai vitorlázórepülés népszerűsítéséhez és ösztönzéséhez. 1934-től országszerte alakultak a repülőegyesületek, létesültek vitorlázó repülőterek. Az első hazai vitorlázórepülő-iskolát 1935-ben Csermely Károly és Hefty Frigyes alapította Gödöllőn, amely 1941-ig működött. 1936-ban Magyarországon 25 egyesületben 86 vitorlázó repülőgéppel repültek. A magyar vitorlázórepülés számára nagy elismerést jelentett a Budapesten tartott ISTUS konferencia. Ennek aktualitását adta a Rotter Lajosnak az ebben az évben az olimpián repült 336 km-es céltávrepülés világrekordja a maga által tervezett Nemere típusú repülőgéppel. Ezek után elsőként magyar vitorlázórepülő vette át az akkor elsőként kiadott ISTUS gyűrűt. Ez alapozta meg részvételét 1939-ben az egységes olimpiai vitorlázó repülőgép tervezésére kiírt nemzetközi pályázat alapján megépített repülőgépek értékelő berepülésében.

Az ISTUS (Internationale Studienkommission für Segelflug) a vitorlázórepülés tanulmányozására alakult Nemzetközi Bizottság (Fórum), amelynek megalakulására a Nemzetközi Repülő Szövetség FAI 1929-es ülésén Koppenhágában hozott döntés után került sor. A Bizottság feladata volt a vitorlázórepülő világrekordok és teljesítmények nyilvántartása.^[54]

1939-1940-es években a Rubik-gépek rendkívül gyorsan követték egymást a tervező által vezetett kft. törekedett a repülőgép igény gyors kielégítésére. A "Cimbora" típus az esztergomi Aero Ever kft. műhelyében Rubik Ernő tervei alapján készült el. A repülőgép fontosabb adatai: Szárny fesztávolság 15 m. Szárnyfelület 21,5 m², törzhossz 7,52 m. Az üres gép tömege 220 kg, repülőtömeg 400 kg. Felületi terhelés 18,6 kg/m². Legjobb siklós szám 14. A legkisebb merülési sebesség 1,1 m/s. Jelen repüléstörténeti áttekintés és katalógus szerzőjének 2009-ben még volt alkalma oktatóval repülni a típuson és 2012-ben Budaörsön még látni az egyetlen repülni képes magyar "Cimbora" vitorlázó repülőgépet.

Rubik Ernő az R-22 Futár tervezésekor hű maradt alapkoncepciójához, a jó teljesítmények, az egyszerű szerkezet és az olcsó gyárthatóság mellett az egyesületek hangárban tartással kapcsolatos gondjait is figyelembe vette a gép kialakításakor. Fontosabb adatok. Szárny fesztávolsága 15,8 m. Szárnyfelület 13,50 m². Oldalviszony 18,55. Az üres gép tömeg 173 kg, repülőtömeg 273 kg. Legjobb siklós szám 25. Felületi terhelés 20,2 kg/m². Legkisebb merülési sebesség 0,70 m/s.

Az R-22 "Futár"-ból továbbfejlesztett "Június-18" tervezésekor a nagy siklósebességekkel kialakuló jó

siklószámok helyett, a legjobb siklószám környezetéhez tartozó sebességekre helyezték a hangsúlyt. Emiatt 120 km/h feletti siklósebességekkel a szárnyszerkezet merevségi tulajdonságai még nem tették lehetővé a teljesítmény teljes kihasználását. [55]

A [30021-es motívumoldalon](#) felül a magyarországi vitorlázórepülés Farkas-hegyen való elkezdésének hatvanadik évfordulójára emlékező alkalmi boríték látható az esemény alkalmából kiadott postabélyeggel, alkalmi bélyegzőkkel. A borítékon az esemény alkalmából repülést végrehajtó, R-22-es "Futár" repülőgép pilótájának aláírásával. Alul ugyancsak alkalmi borítékon az 1989-es kiadású, a Farkas-hegyen ez alkalomból rendezett "Oldtimer Rally" postabélyegsor a "Futár" és a "Cimbora" típusú repülőgépekkel. A sorozat ofszetnyomással, 12-es fésűsfogazással, Molnár Ottó tervei alapján, nyolc forint névértékben készült, és 1989. július 12 és 1991. december 31 között volt általános forgalomban. [56]

A [30022-es motívumoldalon](#) felül egy címzés nélküli képes levelezőlap fénymásolt előoldalán az R-22 repülőgép, alul a képeslap hátoldala a "Futár" lejtőt vitorlázik felirattal és az 1953. május 2-án Győrben rendezett repülőnap alkalmi bélyegzővel. Kiegészítésül egy az előző motívumoldalon megtalálható "Futár" mintázatú postabélyeg. Mitchel katalógus szerinti azonosításuk az előző motívumoldalnál leírtak segítségével lehetséges.

03 NEMZETI VITORLÁZÓ EMLÉKREPÜLÉS

Nemzetközi téren az Észak-amerikai Elmirában a harmincas évek elején a gazdasági világválság ellenére évente rendeztek versenyeket. A kitűnő szervező és időtartam repülő mecénásnak Eatonnak és a városi támogatást biztosító Sherman Voorheesnek köszönhetően fejlődött vitorlázórepülés. A szintén ekkor zajló versenyeken Eaton gépében már rádió volt, amellyel, a repülőtéren tartózkodó repülés-vezetővel tartott kapcsolatot. Ezekben az években ugyancsak Eaton elnökségével jött létre az a szervezet, amely évtizedek óta fogja össze az amerikai vitorlázórepülést. Ez a szervezet az Amerikai Vitorlázórepülő Szövetség (SSA = Soaring Society of America), majd ezt követően Eaton az Elmira város környéki teretek közül kiválasztotta a termikus repülés szempontjából a legjobbat.

Nemcsak Elmirában folyt azonban élénk vitorlázórepülő-élet. William A. Cocke hadnagy a Hawaii nagyváros, Honolulu közelében fekvő Pali hegy fölött 1931 decemberében egy Bowlus típusú géppel, utassal 21 óra 34 percet vitorlázott. Ezt a rekordot nem is döntötte meg amerikai addig, míg a FAI meg nem szüntette az időtartam rekord kategóriát. Ezek és a hasonló teljesítmények csupán a pilóta fizikai állóképességét bizonyították, illetve attól függték van-e megfelelő lejtőszél. A pilóták kifáradása viszont veszélyeztette a kísérleteket, és az időtartam rekordokat 1955-től a FAI meg is szüntette, majd ezután nem is tartotta nyilván. A magyar Vass Géza rekordját azonban még igen, aki 1948-ban Lacza Endre pilótatársával 25 óra 07 perces időtartamot repült Magyarországon a már ismertett "Cimbora" típussal. A megszüntetés ellenére Hawaiiin tovább folytatódtak az időtartam repülések, ahol a hármashatárhegyi "madáremberként" ismert Vass Géza később ismét hallatott magáról. A gyönyörű táj fölött egy kétkormányos "Pratt Read" típussal 1961. július 27-30. között 71 óra 05 percet repült Guy David újságíró utasával. Hawaiiin pedig az ujjongó tömeg a leszállást követően mindkettőjük nyakába virágfüzéreket akasztott. [57] Az eseményt ismertető mű 145. oldalán mind a két repülés fotóját is megtekinthetik az érdeklődők. Ezzel az eredményével a vitorlázó-repülő Vass Géza gyakorlatilag a nem hivatalos időtartam repülés világbajnokának tekinthető.

Az időtartam rekordok mellett történt elidőzés nem teljesen öncélú, mivel szorosan kapcsolódik a

következő motívumoldalon látható anyaghoz. Az említett William A. Cocks nemzeti időtartam vitorlázórepülő rekordjának emlékére, a rekord ötvenedik évfordulója (1981) óta repülések zajlanak az Elmira-i Vitorlázórepülő Múzeum támogatásával. A repülésekhez alkalmi aerofilatéliai kiadványok is kapcsolódnak.

A [30031-es motívumoldalon](#) felül láthatunk egy a futott alkalmi borítékot az egykori repülőeseményre utaló ábrával, alul pedig a benne található emléklapot és az emlékreplésen való részvételre buzdító reklámot. A reklám szerint a sorrendben kilencedik alkalommal megrendezett Vitorlázó Emlékreplést Tim Cislo pilóta egy "Schweizer 2-32" típusú vitorlázógéppel tervezi végrehajtani. Az ünnepi alkalomra történő emlékreplés Hawaii állam Waikola nevű városából - Cocks hadnagy alakulatának egykori települési helyéről - indul és fedélzetén mintegy 250 levelet szállít. Az eseményre az Amerikai Vitorlázórepülő Szövetség és a szárazföldi haderő 25. Gyalogsági Hadosztályának Repülő Dandárja támogatásával kerül sor. az érkezési betűzón is jól látható dátummal jelölt napon, vagyis 1996. dec. 8-án. A reklám így kívánja előmozdítani a Nemzeti Vitorlázó Emlékreplésen való részvételi hajlandóságot.

Ennek a lapnak hátoldalára írta golyóstollal egy a jelen sorok írójának számára ismeretlen személy (véltetően egy hazatért amerikai magyar), a Vass Géza nem hivatalos világ és amerikai időtartam rekordjára emlékeztető sorokat. Ezt az emlékeztést "hivatalosan" is visszaigazolta Simóné Avarosy Éva Suhanó Famadarak című műve és majd egy később következő motívumoldalon látható anyaghoz kapcsolódó idézet szerint a Repülési Lexikon is. Az ismertetett 30031-es motívumoldalon felül látható borítékon található 1996-os kiadású postabélyeg Michel katalógus szerinti sorszáma 2754-es. [\[58\]](#)

04 A GYÖNGYÖS-33 FELAVATÁSA ÉS A BUDAPEST-GYÖNGYÖS ELSŐ LÉGIPOSTAJÁRAT

Az előző motívumhoz kapcsolódva Magyarországon a termik-repüléssel való ismerkedés ugyancsak a harmincas évek elején - pontosan 1933 nyarán - hozta meg Farkas-hegyen az első távrepülést. Lakihegyi Lajos a "Professor" típusal 36 km-t repült és végül Tahitótfalu közelében szállt le. Farkas-hegyen az első három évben sokan szereztek meg az alapvizsgákat. Húszra emelkedett a C vizsgások száma, amit a lejtőszél segítségével repültek meg a pilóták. Termikben azonban csak tíz évvel később, Vadas Lászlónak sikerült C vizsgát tennie 47 perccel. [\[59\]](#)

Janka Zoltán szintén a Gyöngyös melletti Pipis-hegyen tervezte meg az elsőként megépült magyar vitorlázógépet a Gyöngyös-33-at, melyet 1933. június 4-én repülőgép-vontatásból mutattak be. Tervezője a Mátra fölé, lejtővitorlázásra szánta, de termik-repülést is lehetett vele végezni. Ezt Molnár Árpád pilóta tíz óra hét perces időtartam és a Sár-hegy fölött végrehajtott 1139 m-es magassági repülései bizonyítják is. Az elsőként levegőbe emelkedett magyar tervezésű vitorlázó repülőgép létrejötte szorosan összefügg a gyöngyösi vitorlázórepülés kezdeteivel. Az 1931 februárjában Gyöngyösön megalakult egyesület a Farkas-hegyi után a vitorlázórepülés úttörőinek második fellegrára lett. Az egyesületben szerencsésen találkozott össze Janka Zoltán műszaki vezető alkotásvágya, az egyesület tagjainak lelkesedése és vállalkozó kedve, valamint a Molnár Árpád vezette műhely, vitorlázógépek építésében szerzett gyakorlata. Az új gép tervezésekor Janka előtt csak egy cél lebegett az egyesületi műhelyekben olcsón előállítható legyen, ami azért felveszi a versenyt az akkor létező legjobbnak tartott "Professor" típusal. A "Gyöngyös 33" egyetlen példányban készült, a "Karakán" (tervezője: Rotter Lajos) előtt két hónappal, jelenleg a katalógus készítésének időpontjában a Petőfi csarnokban volt látható. A repülőgép fontosabb adatai. A szárny fesztávolsága 18,55 m oldalviszonya

17,8. Szárnyfelület 19,30 m². Törzshossz 7,37 m. Az üres gép tömege 179 kg, repülőtömege 250 kg. Felületi terhelés 12,95 kg/m². Legjobb siklószáma kb. 55 km/h mellett 20 felett volt. A legkisebb merülési sebesség 0,6 m/s.^[60]

Pünkösdi vasárnapján, 1933. június 4-én, nagyszabású repülőtalálkozót hirdetett a MOVERO gyöngyösi osztálya, amelynek fő programja a "Gyöngyös 33" nagyteljesítményű vitorlázógép felavatása volt tervezve. Ebből az alkalomból nagyszámú sportgép repült Budapestről Gyöngyösre és a Magyar Királyi Posta alkalmi légiposta szállítását is engedélyezte, amelyet az "Első légiposta-járat Budapest - Gyöngyös", illetve a másik "Első légiposta-járat Gyöngyös - Budapest" jelzéssel tett emlékezetessé.

A kései meghirdetés miatt sok vidéki gyűjtő nem tudott vásárolni az Aero Szövetség által kiadott nem postai jellegű alkalmi bélyegekből. A Mátyásfüldei repülőtéren a gyöngyösi útvonalra indulók starthelyénél gyülekező hírességek között már feltűnt Bisits Tibor légügyi felügyelő, a "Gerle" Földközi tengeri repülésének egyik pilótája. Jelen voltak még a későbbi fejezetekben bemutatkozó Bánhidyi Antal, illetve Bernard alezredes, aki a tervek szerint repülni fog a "Gyöngyös 33"-mal, valamint a már ismert Hefty Frigyes a három arany vitézségi éremmel kitüntetett hős táborig pilóta.

A gyöngyösi út alkalmából kiadott bélyegeket a Magyar Aero Szövetség egyforma mintázattal, kétféle változatban készítette el. Ezek rajzát Pareco Vilmos, neves grafikusművész készítette. A bélyegen egy Gyöngyös-33 típusú vitorlázógépet látni, amely fölött látható felhőháttér rajza egy fénykép alapján nyomdai eljárással készített képnymat. A bélyegképen az 1. sz. felirat: "Budapest-Gyöngyös 1933. VI. 4." a másik 2. sz. felirat: "Gyöngyös 33 felavatása Gyöngyös-Budapest 1933. június 4." Az előbbiből 500 db, utóbbiból, melyet a gyöngyösi találkozón is árusítottak 3000 db készült. A kisebb példányszámú bélyegeket természetesen szétkapkodták.

Az alkalmi bélyegek 40x58 mm méretűek és a kékesfehér színűek. A bélyegkép alatt az előbbieket során fent megismert felirat a kiadásnak megfelelő szövegváltozattal.^[61] Az idézett katalógusoldal 75.04-es bekezdésének "a", "b" és "c" pontjai szerint. Az idézett katalógusban az egyesület történetéről olvasható angol nyelvű szöveg Molnár Árpádot írja a Gyöngyös-33-as típus tervezőjének, ami nyilvánvaló tévedés. Molnár Árpád valóban fontos szakember volt a gyöngyösi repülőtéren, ahogy ez szerepel jelen gyűjteménykatalógusban is, valós tevékenységét azonban az előzőekben olvasható - "Suhanó Famadarakból" vett - idézett írja le pontosan.

A gyöngyösi út változatai közül küldeményt az 1. sz. a Budapest - Gyöngyös útra gyöngyösi, vagy bármely más városi címre lehetett feladni, a küldemény légi úton azonban csak Budapest-Gyöngyös között ment. A gyöngyösi út betűzése: "Első Légipostajárat, Budapest-Gyöngyös 1933 VI. 4." szöveg, középen lila színű szárnyas levéllel. A "Légipostával érkezett" egy soros érkezési betűzés (Budapesten lila, Gyöngyösön fekete színű). A motívumoldalon a budapesti betűző látható.

A 2. sz. Gyöngyös-Budapest útra küldeményt feladni budapesti, vagy bármely más városi címre (még külföldre is) lehetett, légi úton azonban csak Gyöngyös-Budapest között ment a küldemény. A budapesti út betűzése "Első légipostajárat Gyöngyös-Budapest 1933. VI. 4." szöveg, középen lila színű szárnyas kürt.^[62]

A [30041-es motívumoldalon](#) felül az alkalmi bélyegek 1. sz. változatából készült párbélyeg és a 2. sz. változat egy darabja látható. Alul az 1. sz. változat feketenyomata és egy körben végig fogazott 2. sz. változat látható.

A [30042-es motívumoldalon](#) a Budapest-Gyöngyös és a Gyöngyös-Budapest repülőút változatnak és a betűzés változatnak megfelelő jellemzőkkel látható két levelezőlap két féle légiposta ragjeggyel. Az

idézett folyóiratban leírtak szerint. A levelezőlapokon található 1932-es "Arcképek" postabélyegeket Michel katalógus szerinti sorszámai értékük sorrendjében 490-es és 492-es, a már ismert 1927-es "Repülő (I.)-L" sor bélyegé 430-as, valamint a "Kisegítő Bélyeg (III.)" önálló bélyegé 501-es.^[63]

05 CSERKÉSZEK ÉS A VITORLÁZÓREPÜLÉS

A Cserkészsövetség repülőszakosztálya 1930 őszen kezdett tevékenykedni, amelynek tagjai között volt Rotter Lajos, aki műegyetemi hallgatóként megalakította az első Műegyetemi Sportrepülő Egyesületet, az MSrE kezdőbetűk kiejtéséből a népszerű "Emesét". Ez volt a neve Rotter első tervezett repülőgépeinek is, amely anyagiak híján csak egy évtizeddel később épülhetett meg. Rotter felismerte, hogy az 1933 augusztusában, Gödöllőn tartandó cserkész világtalálkozó, a IV. Jamboree, lehetőséget nyújt a vitorlázórepülés megismertetésére és népszerűsítésére hazánkban. Az általa tervezett "Karakán" típusú vitorlázógépet a cserkészek segítségével építette meg. A 25-ös síklószámú, 20 m-es fesztávolságú és 19-es karcsúságú/oldalviszonyú (oldalviszony= a szárnyvégek közötti fesztávolság és a szárnyprofil közepes húr hosszának hányadosa) repülőgép számára Rotter saját szárnyprofilját dolgozta ki. A megépítést követően a repülőtáborban több felszállást is végzett, amelyek során 84,8 km-es távolsági és 1840 m-es magassági repülést teljesített. Az ezüstkoszorús feltételeket egy félévvel később az öt óra három perces időtartam repüléssel sikerült elérnie, miután, mint első magyar megkapta a nemzetközi rangsorban a 19. sorszámu ezüstkoszorús teljesítményjelvényt.

Talán itt érdemel említést az a tény, hogy a szerzőnek volt szerencséje repülőképzése során útmutatásokat kapni a Malév Repülő Klub Csonka Ferenc nevű oktatójától, aki a FAI által kiadott 54-es sorszámu ezüstkoszorús jelvény tulajdonosa.

A Jamboree jeles vendége volt az osztrák vitorlázó légiposta legendás alakja Robert Kronfeld, összesen huszonhat fős csapattal Jasa Klan vezetésével érkeztek a lengyelek, akik hat vitorlázógépet is hoztak magukkal. Egy SG-28-as és egy Komar teljesítménygépet, egy Czajka és három Wrona iskolagépet. A Komar repülőgéppel Kazimierz Kula szállt terepre egy akkor igen népszerű piac közelében és így a Jamboree résztvevőin kívül a közönség is megcsodálhatta a repülőt.^[64]

A [30051-es motívumoldalon](#) felül egy képes levelezőlap előoldalán a Zögling vitorlázógép látható, amivel a cserkészrepülők első szárnypróbálgatásaikat végezték a Hármashatárhegyen. Alul három vágott emlékblokkot láthatunk 40x55 mm-es méretben, amelynek mintája két motoros és egy vitorlázó repülőmodellt ábrázol. Az első két bélyeg lila és fekete színváltozat mellett, egy narancs és kék változat is megfigyelhető. Fogazott és vágott változatban létezik. Az idézett katalógusoldal 76.02-es bekezdés "a" és "b" pontjai szerint. A Zögling típus pedig az idézett Simóné Avarosy Éva könyvének a harmincötödik oldalán is megtekinthető.

A [30052-es motívumoldalon](#) felül egy Zögling típusú repülőgépet ábrázoló másik, a soproni cserkészrepülők emlékére készült alkalmi levelezőlapot láthatunk. A képeslap alsó szélén olvasható információk alapján a rajzot egy Végvári nevű művész készítette. A már idézett Jereb Gábor: "Magyar vitorlázó repülőgépek" c. könyv 13. oldalán található 3. ábrán láthatjuk a repülőgép hiteles rajzát, amelynek segítségével az előző és a jelenlegi képeslapok ábrája is azonosítható. A képeslap alatt középen egy kisméretű fényképen a IV. Jamboree vendége a Nemzetközi Cserkész Szövetség egykori elnöke: Bad Powel látható. A motívumoldal alsó felén a Cserkész Világtalálkozó alkalmából a rendezőbizottság által kiadott fogazott, 40x52 mm méretű, piros (vörös), kék, barna és zöld színű bélyegsor látható. A bélyegképen repülőgép és cserkészlilium látható a magyar táj fölött, amelyek

együttesen egy négyes kisív formátumban is előfordulnak.^[65] Az idézett katalógusoldal 76.01-es bekezdése szerint.

A suhanó famadarak c. könyv segítségével szerzett információkat a Ch. J. Base katalógus, valamint a többször is idézett Repülési Lexikon is megerősíti. Ez utóbbi részletezése szerint az augusztusban rendezett világtalálkozó különböző helyszíneken - szaktáborokban - zajlott. Így kerülhetett sor a vitorlázórepülő cserkész szaktábor megnyitására, amelyben egy magyar és egy lengyel csapat is részt vett. A katalógus leírja azt is, hogy ebben a szaktáborban kiegészítésként alkalmi bélyegkiadásra és légiposta szállításra is sor került.

06 A VI. FILPROK ÉS AZ ELSŐ PÁROS VONTATÁSOS REPÜLÉS BUDAPEST - BÉCS

A VI. Filprok rendezvényeinek előzetes terveiről Örvös János számolt be a Filatéliai Kurír hasábjain, amely szerint május nyolcadikán nyílik meg a Budapest Kossuth Lajos utca 12. szám alatti "Múterem" kiállítási csarnokban. A kiállítás helyszínén, május tizedikén Országos Filatélialista Találkozó is tervezés alatt volt. A rendezőség a Budapesti Nemzetközi Vásáron propaganda irodát fog fenntartani, ahol rendes és légipostai, valamint Francotyp betűzők használatára is sor kerül a kapcsolódó vitorlázórepülő rendezvény sikere érdekében. Az itt üzemelő alkalmi postahivatal által használt betűzők szövege egyaránt "VI. Filprok Bélyegkiállítás", azonban a rendes és a légi betűzők postakürt, illetve repülőgép díszítésűek. A rotációs dombornyomással készült nem postai kiadású alkalmi bélyeget a Filprok rendezősége adja ki.^[66]

A kiállításához kapcsolódó vitorlázórepülő rendezvény végrehajtásáról Victor G. Berecz számol be légiposta katalógusában. Vélhetően a hivatkozásban megadott Budapesten zajló ISTUS konferencia tiszteletére az Osztrák Aero Szövetség két darab Rhönsperber típusú vitorlázó repülőgépet indított Bécsből Budapestre. A vontatmány felszállására május 19-én került sor a bécsi Aspern repülőteréről. A motoros vontatógépet, Hans Bruckner, míg a vitorlázógépeket Iquaz Stephenson és Bruno Gumpert vezette. Utóbbi két pilóta a vitorlázó repülőgépük fedélzetén elhelyezett összesen 351 darab postai küldeménynek kb. 25%-át Sopron, illetve Győr fölött ledobták, a többi Budapestre érkezett. A postára lila színű fedélzeti bélyegző került, amely a vontatmányt ábrázolja a bécsi Szent István templom és a budapesti Parlament között. A postai ledobást ejtőernyő mintájú fedélzeti bélyegző jelzi. A Budapestre érkezett kb. 200 darab postai küldemény közül, mintegy 140-re a három pilóta aláírásán kívül rákerült a rendezőség tagjaié is. A konferencia idején a vitorlázógépek egyik pilótája Gumpert átrepült Csehszlovákiába és lekéste a visszaindulást. A konferencia utolsó napján végrehajtott visszaút során 1936. máj. 24-én Stephenson pilóta mintegy 876 darab postai küldeményt vitt magával a vitorlázórepülőgépén. Néhány küldeményen megtalálható a Magyar Aero Szövetség fekete-fehér betűzője és a VI. Filprok zöld alapon fehér színű alkalmi bélyege.^[67]

Egy harmadik beszámoló szerint "a Budapest-Bécs között zajló páros vontatórepülésre május második felében kerül sor. A Magyar Királyi posta alkalmi légi betűzővel látja el a küldeményeket, az első páros vontatórepülés légipostáját és a VI. Filprok kiállítást alkalmi bélyeggel, levelezőlappal és nem postai kiadású bélyeggel teszi emlékezetessé. Az alkalmi levelezőlapot bárhová legyen is címezve 80 filléres légiposta bélyeggel és külön el kell ellátni a VI. Filprok alkalmi postai betűzővel is. Az alkalmi levelezőlap ára így 1.20 Pengő, ugyanez levélen 1.60 Pengős légi bélyeggel két Pengő. A Bécsből érkező járat levelezőlap objektumai soproni, vagy győri ledobással, illetve pesti érkezéssel darabonként 1.50 Pengőért szerezhetők be. A megfelelő pénzösszegeknek május 16-ig be kell érkezniük a Filatéliai

Kurír címére Budapest 62. Postafiók 102. (Ez a M.kir. postatakarék pénztári számla: Örvös János, 42.413.)^[68] Ezek után tekintsük át a két esemény filatéliai anyagát a fejezet hatos számú motívuma négy motívumoldalának tartalma szerint.

A [30061-es motívumoldalon](#) felül látható az "ELSŐ PÁROS VONTATÓREPÜLÉS B.N.V. VI. FILPROK BUDAPEST-WIEN 1936. MÁJUS 23" feliratú, nem postai kiadású alkalmi bélyeg. A bélyegképen motoros repülőgép két vitorlázó repülőt vontat a Parlament fölött. A bélyeg mérete 42x33 mm, a bélyegkép sötét és világoszöld, arany és tompazöld, valamint sötétzöld és rózsaszínű változatai ismertek. A levelezőlapon található még a VI. Filprok külön alkalmi postai betűzője is. A leírásban található megjegyzés a futott levelezőlapok darabszámát 715-re, a borítékokét 162-re a teljes nyomtatott mennyiséget ismeretlennek mondja, miközben mindkettőt ritka vagy nagyon ritka jelzővel illeti. Az idézett katalógusoldal 75.01-es bekezdésében leírtak szerint.

A másik alkalmi bélyeg "BUDAPEST-WIEN 1. PÁROS VONTATÁSOS REPÜLÉS 1936. V. 24." feliratú, amelyet a Magyar Vitorlázórepülő Egyesület adott ki 54x30 mm-es méretben, fogazott és vágott változatban. Az itt látható fogazott változat bélyegképén az egyesület jelvénye vontat két vitorlázó repülőgépet.^[69] Az idézett katalógusoldal 75.03-as bekezdése szerint.

A motívumoldalon alul látható az utóbbi (az idézett katalógus 75.03-as bekezdésében leírt) alkalmi és a szükséges 80 fillér értékű légiposta bélyeggel futott levelezőlap, amelyen légiposta, a mátyásföldi repülőtéri és bécsi betűzések, valamint légiposta ragjegy is megtalálható. Az 1936. Repülő (III.)-L postabélyegsor kiadására a VI. Filprok rendezvény tiszteletére került sor a két bélyeg Mitchel katalógus szerinti sorszáma 529 és 533.^[70]

A [30062-es motívumoldalon](#) felül az előzőekben leírt levelezőlaphoz hasonló látható, azonban a levelezőlapon csak a 75.01-es bekezdésben leírt sötétzöld és rózsaszínű alkalmi bélyeg, valamint a bérmentesítésre használt postabélyegeg láthatók. Ez utóbbiak Mitchel katalógus szerinti sorszáma az előbb hasonló céllal idézett katalógus szerint 531 és 532. A levelezőlapon látható még a VI. Filprok külön alkalmi postai betűzője is. A motívumoldalon alul a levelezőlap fénymásolt képes oldala látható.

A [30063-as motívumoldalon](#) felül egy a VI. Filprok idején továbbított levelezőlap látható a Filatéliai Kurír szerkesztősége és kiadóhivatala címével, alul levelezőlap fénymásolt képes oldalán olvasható feltételekkel, amelyek a páros vontató repülés légipostáján való küldemények kezelésére vonatkoznak. Ennek átirásával került az idézet a motívum bevezetőjében tárgyalt harmadik - a VI. Filprok és a páros vontatás repülőesemény leírását követő - idézőjelbe tett bekezdésbe. A felül található futott levelezőlap hátoldalán az 1932/ 1937. Arcképek (I.) postabélyegsor Mitchel katalógus szerinti sorszáma a már ebből a célból előzőleg idézett katalógus szerint 490-es.

A [30064-es motívumoldalon](#) két futott boríték látható, különböző bélyegzésekkel, légiposta ragjegyekkel, a felsőn a VI. Filprok alkalmi bélyegeg aranyszínű fogazott és vágott módon készült lovas futárt ábrázoló, 33x37 mm méretű fogazott alkalmi bélyege.^[71] Az idézett katalógusoldal 15.06-os bekezdése szerint. A légiposta bélyegeg Mitchel katalógus szerinti sorszáma 528-as és 529-es.

07 A MÁSODIK CSERKÉSZ REPÜLŐNAP ÉS A VIII. FILPROK 1938 - 1939

Az igencsak jelentős vitorlázó repülőesemény a Budapest - Bécs páros vontatás után két évvel Rubik Ernő és Mitter Lajos 1938-ban AERO EVER kft. néven vitorlázó repülőgépgyárat alapított. Az itt,

valamint Molnár Árpád nagyváradi gyárában a negyvenes évek elején már sorozatban gyártott magyar vitorlázó repülőgép típusok nagyot lendítettek a sportrepülés fejlődésében. 1938. júl. 10. - aug. 6. között tartották hazánkban az első vitorlázórepülő oktatói tábort Esztergomban, majd 1938. nov. 28-án létrejött a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap (HMNRA). Állami és társadalmi támogatással újabb sportrepülőterek, repülőiskolák létesültek, hivatásos oktatókat, műszaki személyzetet alkalmaztak, célá vált a tömeges alapképzés. Németországból is vásároltak teljesítménygépeket, hogy a sporteredmények ösztönző hatását a kiképzésre is kiterjesszék. 1939. febr. 2-án megszerezte a C vizsgát az első magyar nő Murányi Valéria. 1939. máj.-ban Szokolay András, Tariska Ferenc és Tasnádi László részt vettek a Lembergben (Lengyelország) rendezett ISTUS versenyen, ahol Szokolay a harmadik, Tasnádi pedig a negyedik lett. A júliusban Szolnokon tartott olimpiai edzőtáborban kezdődött el hazánkban a csoportos távrepülésre történő felkészülés, amikor Magyarországon már 38 repülőegyesületnek 1350 tagja volt, akik részére 284 darab repülőgép állt rendelkezésre.^[72]

1939-ben Tasnádi László a vitorlázórepülő-kiképzés irányzatairól szólva megállapította, hogy a gumiköteles indítású, lejtő melletti kiképzés elavult. Szükség van egy kétüléssel gépre, egymás mögötti ülésekkel olyan megoldásban, hogy a növendéknek minden szempontból az legyen az érzése, hogy egyedül repül. A vitorlázórepülés, mivel a motoros repülés előiskolája, ezért ennek megfelelő gépekre van szükség. Ez az igény vezetett az R-11 "Cimbora" létrehozásához.

Az 1933-as Cserkészi vitorlázó tábort 1939. május 21-én megismételték Szentesen, ekkor csak bélyegzőt adtak ki emlékbélyegget nem. Ez látható egy borítékon. Hasonló eseményre az 1950-es évek második felében került sor legközelebb. A szentesi cserkészek légi postája című cikkben a Filatéliai Kurír 1933. évi 7. száma 116-118. oldalain nyomom követhetjük egy jó szándékú úriember cselekedeteit, amelyek eredménye egy nagy értékű aerofilatéliai ritkaság létrehozása lett.

A [30071-es motívumoldalon](#) felül a Cserkészi Repülőnap alkalmi bélyegzőivel ellátott borítékot láthatunk felül, rajta az 1932/1937. Arcképek (I.) postabélyegsor hat értéke. Ezek Mitchel katalógus szerinti sorszáma balról-jobbra és fentről lefelé 549, 492, 493, 489, 490 és 491-es.^[73] A motívumoldalon alul egy 1938-ban futott légiposta borítékot láthatunk a Szent István hét alkalmából rendezett VIII. Filprok alkalmi bélyeggel. A bélyegkép repülőgépet ábrázol Szent István szobra fölött. A vágott 35x45 mm-es légiposta bélyeg dombornyomású fehér alapon vörös, kék alapon vörösbarna, kármín alapon arany, és rózsaszínű alapon vörös színekben készült. Felirata "1038-1938 Szent István Napja, VIII. Filprok Bélyegkiállítás Légiposta, Budapest-Arad-Bucuresti-Pozsony-Praha-Varsó" a repülési útvonal során érintett városok nevei olvashatók.^[74] Az idézett katalógusoldal 792.11-es bekezdése szerint. Az 1936-os Repülő (III.)-L és az 1938. Szent István (III.) postabélyegek Mitchel katalógus szerinti sorszáma az előző motívum esetében hasonló cíllal idézett katalógus szerint 529-es és 554-es.

08 MAGYAR ÉS NEMZETKÖZI VITORLÁZÓREPÜLŐGÉP TÍPUSOK

A háborús évek után a vitorlázórepülés 1948-ban indult meg Magyarországon. Győrben 1948. júl. 17-26. között megtartották a Centenárium Nemzeti Vitorlázórepülő Versenyt, amelyet Nagy Kornél nyert meg. Ezután megkezdődött az évenkénti Nemzeti Vitorlázórepülő Versenyek sorozata, a korszerű versenyzés hazánkban. 1950-ben fellendült a teljesítményrepülés, számos hazai rekord született közülük is kiemelkedik Mező György és Majer József kétüléssel 420 km távrepülési rekordja. 1951-ben az OMRE szerepét a Magyar Repülő Szövetség vette át. Erősödtek a szakszerűtlen politikai szempontok, a gazdaságtalan tömegkiképzés, ismét háttérbe szorultak a sportteljesítmények. Ebben az időben

kezdődött a hazai vitorlázórepülésben terjedni a kétkormányos iskolagépek használata, főleg Rubik Ernő terveinek elsősorban a Koma, és Góbé típusoknak köszönhetően. Ezután a csörlő, majd a motoros vontató-repülő rendszerű képzéssel előtérbe került a termikrepülés a lejtőszél hasznosítása kissé háttérbe szorult. 1952-ben Karsai Endre és Mező György géppárban 325 és 330 km-t repültek, majd a következő évben a páros kiegészülve Takács Istvánnal augusztus 8-án 300 km-es távrepülés után Erdélyben szállt le. Nov. 22-én pedig Csanádi Norbert éjszakai felhőrepüléssel csaknem 3000 m-re emelkedett Budapest határa fölött. 1955-ben Kasza József és Tardos Béla vezetésével megkezdődött a Mátra hullámterének kutatása. Ebben az évben repült először a Győr-2 típus, amelynek elterjedése sokak szerint forradalmasíthatta volna a magyar vitorlázórepülést, ami a típus elterjedésének hiányában nem következett be. 1955. dec. 5-én viszont Kasza József és Opitz Nándor a Mátra hullámterében 5000 m fölé emelkedett és Opitznak sikerült először a tudatos, hullámtérben való emelkedés után útvonalrepülést végrehajtania. 1955. ápr. 25-én Dunakeszről Kalmár László, Mező György és Csanádi Norbert együtt indultak és a romániai Dévától 25 km-es körzetben szálltak le 340-360 km-es távolságokban a Farkas-hegyről indult negyedik Domokos Józseffel együtt.

Domokos József néhány hónappal később a Kárpátok fölött is átrepült és 435 km távrepülés után szállt le Lengyelországban. 1957-ben alakult meg a Magyar Honvédelmi Sportszövetség az MHS, amelynek diszpécserszolgálatára engedélyezte a távrepüléseket, amit befolyásolt a zsúfolt légtérben a repülés biztonsága. Ez követelményként támasztotta a sportrepülők számára is a fedélzeti rádiókat, aminek eredménye az eszközök nélküli vitorlázó repülők számára a hátrányos megkülönböztetés és a teljesítményrepülés visszaesése volt. Vass Géza ugyanakkor Hawaiiban 1961. jún. 27-30. között vitorlázógépével 71 óra 5 perces világsúcsot repült. (Amint ezt az idézett lexikkal összhangban a 30031-es motívumoldal kapcsán leírtak is igazolnak sic!)

1962-ben Túry Kornél elsőként repült határainkon belül 500 km-nél nagyobb (509 km-es) távot. 1965-ben a South Cerney-ben (Anglia) tartott X. Vitorlázórepülő VB-n két új, viszonylag korszerű A-15-ös szovjet gyártmányú repülőgéppel a szabadosztályban induló Túry a 13. és Petróczy a 17. lett 41 induló közül. Ezen a VB-n bemutatkozott egy kiemelkedő jellemzőkkel rendelkező, akkor még fából készült vitorlázórepülőgép a Foka 4. A repülőgép Magyarországra csak 1966-ban kerül először, de már műanyag változatban. 1968-ban egy teljes évtizedre megszűnt a hazai vitorlázó repülőgép-gyártás, amihez vélhetően az EV. 1. Fecske típus repülőgép-vezetési hibából bekövetkezett katasztrófa is hozzájárult. Ekkor csak a lengyel műanyag repülőgépekhez jutottak hozzá a vitorlázórepülők, jóval később 1975-ben így kerültek hozzánk a műanyag Jantar típus változatai.

Burghard Antónia Colorado Springs hullámterében 9772 m-es abszolút, és 5898 m relatív (a vontató motoros repülőgépről való leoldás magasságához viszonyított) nemzeti, egyben kanadai magassági rekordot repült. A Szocialista Országok Vitorlázórepülő Versenyén a női kategóriát Wimmerné nyerte, Magyarország csapata a harmadik helyen végzett. Különösen a nemzetközi versenyeken jelentett hátrányt a korszerű (könnyű és kicsi) fedélzeti rádiók hiánya, amely tovább növelte a repülőgépek terén meglévő "lépéshátrányt", ami a magyar vitorlázórepülés eredményeiben is jelentkezett. A hátrányok ellenére 1973-ban Bolla Mária az első magyar nő, aki megszerezte a gyémántkoszorús vitorlázórepülő teljesítményjelvényt, majd 1974-ben megnyerte a Szocialista Országok Vitorlázórepülő Versenyét női kategóriában, Pollermann Judit pedig harmadik lett. Napjainkban (2014-ben) mindketten a Malév Repülő Klub tagjaiként repülnek. 1980-ban újra feléledt a Mátra hullámterének kihasználása vitorlázó magasságrepülés céljából, ettől kezdődően hullámügyelet figyelte a lehetőségek és feltételek kialakulását.

Amint ezt a második motívum során már érintettük, 1989-ben a Magyar Vitorlázórepülés hatvanéves lett, amelynek összegzéseként elmondható, hogy néhány kivételes évtől eltekintve, mindenkor az

eszközök nem kielégítő száma és korszerűtlensége volt a legnagyobb akadálya a fejlődésnek. Az oktatás, utánpótlás, sportszervezés szinten tartásában döntő szerepük volt és van a díjazás nélküli sportrepülők áldozatkészségének. Megfelelő anyagi, technikai és szervezési körülmények esetén nem egy közülük a világ élvonalában lehetne. A magyar teljesítmény és versenypilóták eredményei - azonos feltételekkel induló mezőnyben - külföldön is elismertek.

Természetesen 2014-ben a Malév Repülőklub tagjai között is van több pilóta-hölgy és úr, akit Vass Gézához hasonlóan lehetséges és érdemes lenne ezen a helyen is megemlíteni. Ebben a klubban repül az 1250 km-es távolságrepülés gyorsasági világbajnoka, aki eredményét Dél-Amerikában érte el. Hazai körülmények között különösen vitorlázó repülőgéppel nem mindennapos a 9000 m feletti magasságrepülés. A hasonló eredménnyel büszkélkedhető országos bajnok szintén ezt a repülőklubot erősíti. A kiemelteken kívül azonban maradtak még bőven teljesítmény kategóriák, amiket itt nem említettünk, ezért kerültek említésre nevek nélkül a felsorolt teljesítmények is. A további részletekre pedig elsősorban azért nem kerül sor, mert senki sem szolgált rá, hogy a legjobb szándék ellenére akár az adott repülési teljesítmény kategóriának vagy a nevének említése kimaradjon. Minden esetre fanyar igazságnak számított 2014-ben, hogy például a Malév RK tagjai között a legnagyobb "az egy négyzetméterre jutó világbajnokok száma" akik csak "virtuálisan" értek el a jelzett területen. Éppen elég azt megemészteni, hogy a mindenkit sújtó rendezetlen körülmények mellett a hazai légitársaság megszűnése miatt napjainkra a repülőklub - pilótaiskola - Malév "repülési útvonal", vagy életpálya-modell már csak virtuálisan létezik. Késérő ezt elmondani még akkor is, ha jelen sorok írójának negyvenegy év kihagyás után közel hatvanéves korában sikerült "C" vizsgát szereznie, ami tizennyolcadik életévében önhibáján kívül nem következhetett be. Végül öt év sportrepülés után, ráadásul "Malév pilótaként" 2014-re abbamaradt ez is. MÉGIS SZÉP VOLT!!! A Malév Repülőklub nem szűnt meg, csak tagjainak "hősi helytállása" mellett minden más "hivatalos" támogatás nélkül folytatja a repülő-kiképzést. Amíg van kinek és mivel repülnie a folytatás nem lehet kérdéses, mivel REPÜLNI KELL! Sajnos már jelen sorok írója nélkül.

Ezzel a képpel záruló történet realitásai után térjünk rá az utolsó motívum két motívumoldalán látható újabb és kissé régebbi vitorlázórepülő típusainak repülési jellemzőinek ismertetésére, ami a motívumoldalak és a bélyegek azonosítása előtt lesz olvasható.

A "Futár" és a "Cimbora" típusok ismertetése a második motívumoldal elején található. A Pilis, R-08, együléses gyakorló felsőszárnyas, dúccal merevített vitorlázó repülőgép. Tervezte Rubik Ernő (1938). Több változatban összesen 250 db épült. A különféle változatok zuhanó-féklappal fából épültek, a szárny egy része fából és vászonborítással készült. Az R-8d adatai: szárnyszelvény Gö 535, fésztáv 13,6 m, szárnyfelület 15,7 m², üres tömeg 153 kg, repülőtömeg 250 kg, felületi terhelés 15,9 kg/m², legjobb siklószám 18, legkisebb merülő-sebesség 0,95 m/s. [\[75\]](#)

A Jaskólka, SZD-8 együléses teljesítmény-vitorlázógép. Tervezője Tadeusz Kostia (1951). Az ötvenes évek egyik legjobb, tervszerűen fejlesztett repülőgépe, amely nagyban hozzájárult a sebességi vitorlázórepülés módszereinek kialakításához. Sorozatban gyártották több változatban is. A repülőgép faépítésű héjszerkezetű, futóműve rugózott, félig behúzható. Zuhanó-fékes és ívelőlapos, készült V beállítású farokfelületekkel is. Az alapváltozat jellemző adatai: szárnyszelvény NACA 2312A, fésztávolság 16 m, oldalviszonya 18,8, felületi terhelése 24,8 kg/m², siklószám 26,4, legkisebb merülő-sebessége 0,76 m/s. [\[76\]](#)

A Bocian, SZD-9 kétüléses vitorlázó repülőgép. Tervezte Marian Waszilevszki, Roman Zatwarnicky és Justyn Sandauer (1950). Különféle változatait kiképzésre és teljesítményrepülésre alkalmazzák. Farkashegyen jelenleg is (2013) használják. (sic!) Teljesen faépítésű, szárnya rétegeslemez-borítású,

vászonborítású kormánysszervekkel. Zuhanó-féklap, egyes változatain fékszárny, másokon ívelőlap található. Futókereke rugózott. Szárnyszelvénye NACA 43018. Adatai: fesztávolság 18 m, szárnyfelület 20 m², oldalviszonya 16,2. Üres tömeg 340 kg, repülőtömeg 517 kg, felületi terhelés 25,8 kg/m², legjobb siklószáma 25,8, legkisebb merülő-sebessége 0,82 m/s.^[77]

A Mucha együléses lengyel teljesítmény-vitorlázógép. Tervezte Franciszek Katowski és Irena Kaniewska (1947). Több mint 600 példányban, számos változatban épült /IS-2 Mucha, SZD 12 Mucha 100, SZD 22 Mucha Standard A, B, C, melyeket a Szybowcowy Zaklad Doswiadczalny tervezői fejlesztettek ki az alaptípusból. Ezekkel a változatokkal különböző nemzeti és nemzetközi rekordok születtek. Magyarországon is kedvelt, számos példányban repült. Szárny enyhén előre-nyilazott, vezetőfülkéje kényelmes, igen jó kilátású, futókereke merev, zuhanó-féklappal ellátott. Egyes változatokban vízballaszt helyezhető el. A Mucha standard adatai: szárnyszelvény Gö 549, fesztáv 14,98 m, szárnyfelület 12,75 m², oldalviszony 17,6, üres tömeg 236 kg, repülőtömeg 326 kg, felületi terhelés 25,5 m², legjobb siklószám 27,8, legkisebb merülő-sebesség 0,73 m/s.

Pirat, SzD-30: együléses lengyel standard osztályú vitorlázógép. Tervezte Andrzej Pochopien és Jerzy Smielkiewicz (1966). Az egyik legnagyobb példányszámban épült lengyel vitorlázógép, Magyarországon is kedvelt típus, jelenleg is repül, némely változatai azonban kiselejtezésre kerültek. Teljesen faépítésű, együléses. Lamináris, Wortmann FX-61/168, illetve FX-60-1261 szárnyszelvényű, szárnya három részből áll. Farokfelülete "T" elrendezésű. Futókereke merev. Adatai: fesztávolság 15 m, szárnyfelülete 13,8 m², üres tömeg 255 kg, repülő tömeg 370 kg, felületi terhelés 26,8 kg/m², oldalviszony 16,3, legjobb siklószám 34, legkisebb merülő-sebesség 0,7 m.^[78] A következő két motívumoldalon található bélyegképek segítségével párosíthatók az ismertetett vitorlázógépek adatai.

A [30081-es motívumoldalon](#) a felső rész felső sor közepén az 1954. Repülőnap-L postabélyegsor Pilis típusa és az 1989. Oldtimer Rally bélyegpár Futár és Cimborá típusai láthatók. Ezek Michel katalógus sorszám szerinti azonosítása (1378, 4033 és 4034) korábban már megtörtént. Alul egy 1982-es és egy 1985-ös kiadású szovjet, illetve lengyel postabélyeg, amelyek mindegyike a szerző számára egy-egy ismeretlen típusú műrepülő vitorlázó repülőgépet ábrázol. A két utóbbi bélyeg Michel katalógus szerinti sorszáma 3044 és 5203. A motívumoldal alján az 1968 Leszno lengyel postabélyegsor öt darab bélyegének sorszámai 1846, 1847, 1848, 1849, és 1851.^[79]

A [30082-es motívumoldalon](#) felül két magyar és három német postabélyeg látható. Balra fenn az 1943-as kiadású Repülőalap IV, középen az 1954-es Repülőnap - L, amely Mitchel katalógus szerinti sorszáma a hasonló céllal már sokszor idézett katalógus szerint 732 és 1378. Az 1980-as német Phonix repülőgépet ábrázoló postabélyegé 1040-es. Az itt látható további két bélyeg azonosítása nem történt meg. Az alul látható szovjet postabélyeg 1982 és 1983-as kiadású sorszáma 5204 és 5206, illetve a további kettőé 5251 és 5252 az évszámoknak megfelelően az előző motívumnál idézett katalógus 810. oldala szerint.

40 A MOTOROSREPÜLÉS HŐSKORA 1903-1915

A repüléstörténet negyedik kategóriája a motorral, illetve valamilyen hajtóművel végzett dinamikus repülés. Ennek kialakulásáról és a jelzett időszakon belüli fejlődéséről, vagyis a "hőskoráról" szól a negyvenes számmal jelzett negyedik fejezet. A kategória fontos jellemzője, hogy a repülés feltételeit elsősorban a mozgási energia segítségével létrejött felhajtóerő biztosítja. Az ily módon nyert felhajtóerőt kiegészíti a motor vagy valamilyen más hajtómű teljesítménye és ezért képes állásszög nélkül vízszintesen

is repülni. Sőt, mivel nincs szükség a helyzeti energia mozgási energiává történő átalakítása érdekében a folyamatos sikló helyzetre, a repülőgép hajtóművének köszönhetően önálló emelkedésre is képes. A magasságyeréshez nincs szükség a pilótájától függetlenül keletkező függőleges feláramlásra, a termikre sem.

A dinamikus repülés úttörőinek mindegyike Lilienthal és a Wright testvérek is hajtóművel ellátott szerkezetben látta a jövő repülőgépét - a lehetséges motorok nagy súlya miatt - először mégis siklórepülőgépet volt kénytelen építeni. Az első motoros repülőgépek megépítése után azonban rohamos fejlődés vette kezdetét, amely folyamat nevezetesebb szakaszainak magyar szempontból fontosabb mozzanatait tekintjük át ebben és a következő hét fejezetben. A bekezdés elején említett két testvérpárnak természetesen voltak mások is, mint például Gustav Whitehead, illetve Sir George Cayley akiknek tevékenységéről azonban jelen gyűjteményben nem található aero-filatéliai anyag.^[80]

Az első, vagyis a kezdeti időszak utolsó áttekintett éve az 1914-es. Kivétel ez alól az utolsó 40061-es motívumoldal, amelyen a Lloyd C II mellett a Brandenburg C I típus található és ez utóbbi átnyúlik a következő fejezet elejére az 1916-os évre. A hőskort magába foglaló első időszak történetét a következő motívumok elevenítik fel:

- 01 A motoros repülés kezdete és első évfordulója 1903
- 02 Blériot átrepülte a La Manche-csatornát 1909
- 03 Híres külföldi repülőgépek 1910-ig
- 04 Híres magyar repülőgépek és repülőesemények 1910 -1914
- 05 Berlin-Bécs repülőverseny és a sportrepülés 1912-ben
- 06 Híres repülőgépek a motoros repülés kezdeti időszakában 1903 - 1915

A 40-es, 50-es és 60-as összevont fejezetek motívumait a [40000-es számú fejezetismertető oldal](#) tartalmazza.

01 A MOTOROS REPÜLÉS KEZDETE ÉS ELSŐ ÉVFORDULÓJA 1903

Orville és Wilbur Wright épített egy szélescsatornát, vagyis egy olyan csövet, amelyben az áramló levegőben a repülőszerkezetekre ható erőket lehet vizsgálni és egy évi töprengésük végén 1903. december 12-én Orville Wright az emberiség történetében először motoros repülőgéppel 36,58 métert repült 12 másodperc alatt miközben mindvégig biztonságosan vezette a repülőgépet.^[81]

A Wright építésű "Flyer" nevű légi jármű lett a világ első sikeres és precízen irányított motoros repülőgépe. Törzse és szárnyai huzalmerevítéssel kiegészített fa rácsszerkezettel és vászonborítással készültek. A magassági kormány kacsája elrendezésben a törzs elején kapott helyet, míg az oldalkormány kettős felülettel a törzs hátsó részében volt. A földön a gépet kettős csúszó talpon mozgatták a felszállást segítők. A nyitott gépben a pilóta a középvonaltól jobbra kapott helyet. A motort is a Wright testvérek építették. Négyhengeres, négyütemű vízhűtéses volt. Lánc áttétel hajtotta meg a kilépő él mögött elhelyezkedő kétágú fa légcsavarkat. A kilencven kilogramm súlyú 8,8 kW teljesítményű soros motor öt liter/óra fogyasztású volt. A felszállás megkönnyítésére egy 10,25 m hosszú fa indítópályát készítettek, amelyen mozogva felgyorsulhatott a repülőgép. Az indítópályán való emelkedést csigák és kötél segítette. A Flyer fesztávolsága 12,25 m, hossza 6,12 m, magassága 2,42 m, szárnyfelülete 48 m², felszálló tömege 340 kg.

A Flyer első repülésének napja lett a nemzetközi repüléstörténet szerint a motoros repülés születésnapja. A Wright testvérek pedig tevékenységük folytatásaként 1904-ben már kört írtak le a levegőben miután az indulás helyére szálltak vissza. A következő években több repülőgépet építettek, korszerűsítették a motorokat, amelyek teljesítménye nőtt, súlya pedig csökkent, végül 1905. október 5-én 45 km távolságot tettek meg 38 perc 30 másodperc folyamatos repüléssel. 1908 májusában Európába utaztak, hogy bemutassák repülőtudásukat. Először La Manche-ban (Franciaország) szerelték össze az általuk készített repülőgépet. A francia sajtó kissé ellenségesen kezelte őket és előzetesen "amerikai blöffnek" minősítette kísérletüket. Ilyen előzmények után első próbarepüléseik alkalmával augusztus 8-án Wilbur Wright több mint egy órán keresztül hajtott végre különböző bedöntésű fordulókat a közönség feje fölött. Ezután december 18-án 1 ó 54 percig, majd december 31-én 2 ó 20 percig tartózkodott gépén a levegőben, amit utassal is megismételt 1 ó 9 perces időtartamban. Ezek a repülések nemcsak Párizsban, hanem Európa-szerte is óriási visszhangot váltottak ki.

A háború kitöréséig az USA hadügyminisztériuma megrendelésére több katonai repülőgépet is gyártottak időközben azonban Wilbur aki a vállalkozás motorja volt 1912-ben elhunyt. Orville a repülőgép-motor gyártására specializálódott, a háború után azonban nem sikerült versenyben maradnia a nagyobb gyárakkal.^[82]

A [40011-es motívumoldalon](#) a vitorlázórepülés fejezetnél már megismert Guineai köztársaság postai kibocsátású nyolcas kisviből kivett öt fogazott és vágott bélyeget láthatjuk alul és felül. A bélyegek közül a felső sorban balra az első a Flyer-t, a középső sárga alapú bélyegen a franciaországi sikeres bemutatkozó és egyúttal világhírnevet is hozó repülést ábrázolja. A motívumoldalon felül és alul látható bélyegek azonosításának szempontjából a vitorlázórepülésről szóló fejezet 30013-as motívumoldalánál leírtak a mérvadók, vagyis az azonosítás csupán az ott megadott francia katalógus szerint volt lehetséges.

A [40012-es motívumoldalon](#) felül a Wright testvérek repüléseinek emléket állító filatéliai objektumok láthatók. Balra fenn egy postai emléketűző, melyet egy 1933. évi postai rendelet szerint a 72. számú postahivatalnak a repülésre előzetesen megadott napon kellett volna a légi küldeményeken alkalmazni. Ezen kívül még további két hétig kellett volna alkalmazni minden érkező és elmenő rendes küldeményen is, amit a nagy forgalomra való hivatkozással nem tudott teljesíteni a postahivatal. Ezért csupán egyszer alkalmazták ajánlott küldeményeken és két héten át időnként rendes és ajánlott küldeményekre is.^[83]

A "Harminc éve repül az ember" felirat természetesen kissé megtévesztő, amelyet a Wright testvérek első repülésére való utalás pontosít. A felhők alatt repülő Flyer-t ábrázoló kép két oldalán olvasható 1903. V. 27.-1933. V. 27. között eltelt harminc év igaz, viszont az ember első repülése dátumaként (lásd ballonrepülés 1792) téves az időpont. (sic!)

Az alkalmi betűző mellett jobbra egy 1980-as kiadású koreai, a repülés és űrkutatás sorozat egy értéke a Wright testvérekre, mint a motoros repülés úttörőire emlékező bélyeg. Ennek Michel katalógus szerinti azonosítási sorszáma 1997-es.^[84] A motívumoldalon alul a motoros repülés századik évfordulójának emléket állító alkalmi levelezőlap képes oldala látható.

A [40013-as](#), [40014-es](#) és [40015-ös motívumoldalakon](#) alul egy-egy alkalmi boríték látható, felül pedig az 1978-as kiadású "75 éves a motoros repülés - L" magyar postabélyeg sorozat és blokk borítékon található értékei láthatók. A borítékok bal sarkában látható metszet fölött a "75 éves a motoros repülés" felirat, alatta az "1903-1978" dátumok, baloldalt a két felirat síkjára merőlegesen "W. Wright O. Wright" nevek olvashatók. A bélyegsor 16 Ft, a blokk 20 Ft névértékben, ofszetnyomással, 11 ¾ fősűs fogazással készült, tervezője Vertel József. Általános forgalomban 1978. máj. 10. - 1979.

02 BLÉRIOT ÁTREPÜLTE A LA MANCHE CSATORNÁT 1909

Louis Blériot (1872-1936) francia repülőgép-tervező mérnök és pilóta, a motoros repülés egyik úttörője. Nemzetközi hírnévre tett szert, amikor saját tervezésű és építésű gépével a Blériot IX repülőgéppel elsőként repülte át a La Manche csatornát, Calais-Dover között 1909. júl. 25-én. Nevéhez fűződik hazánkban az első repülőbemutató is, amelyet 1909 okt. 17-én tartott több százezer ember előtt. Saját repülőgépgyára volt, ahol számtalan saját tervezésű repülőgépet gyártott, amelyekkel Európa szerte sikeres repüléseket végzett.

A Blériot IX típus, a modern repülőgépek egyik első típusának tagja. A felsőszárnyas elrendezésű gépet a ma is használatos rendszerű kormány szerkezettel lehetett vezetni. A csatorna átrepülése 40 percig tartott a huzalmerevítéses, fém rácsszerkezetű, vászonborítású, hátul nyitott törzsű repülőgépnek. Magassági kormányja már stabilizátorral készült, a szárny is faépítésű, vászonborítású, alsó-felső huzalmerevítéssel. Futóműve hárompontos, nem behúzható, fark kerekes. Hajtóműve egy háromhengeres, legyező elrendezésű *Anzani* motor, 18 kW teljesítményű. Adatai: fésztaáv 8,20 m, hosszúság 7,65 m, szárnyfelület 14,0 m², felszálló tömeg 210 kg, legnagyobb sebesség 70 km/h.^[86]

A [40021-es motívumoldalon](#) felül a fejezet második motívumoldalán megismert koreai repülés és ürrepülés postabélyegsor (az előző motívum 40012-es motívumoldalánál megadott Michel katalógus szerinti sorszám 1998-as) másik értéke Blériot repülését mutatja a francia partok és Dover fehér sziklával szegélyezett tengerpartja között. Alatta ugyancsak a repülés századik évfordulója alkalmából a magyar posta által 2009-ben kiadott szelvényes bélyegpár, amely alatt a bélyegpár egyikével futott elsőbbségi boríték. Valójában a Gábor Áron bélyeggyűjtő-kör évi beszámoló közgyűlésére való meghívót tartalmazta, mely a szerző személyes érintettsége kapcsán igazolható. A bélyegek további azonosítási adatai a következő motívumoldalánál lesznek olvashatók.

A [40022-es motívumoldalon](#) alul és felül a magyar posta által kiadott 2009-es Repüléstörténeti évfordulók szelvényes bélyegpárjai, amelyet a jeles repüléstörténeti események centenáriuma alkalmából adott ki a posta. Az ötször három összesen tizenöt szelvényes bélyegpárt tartalmazó ívből három ívszéli, amelynek bal oldalán egy ívben öt vonalkód található. A szelvény pár ofszetnyomással, 12-es fésűsfogazással, Nagy Péter tervei alapján 210 Ft névértékben készült. Általános forgalomban 2009. márc. 12.-2011. dec. 31. között volt.^[87] A bélyegképek közötti szelvényen Louis Blériot repülőgépének szerkezeti rajza látható.

03 HÍRES KÜLFÖLDI REPÜLŐGÉPEK 1910-IG

Grade Hans (1879-1946) német aviatikus. Németországban elsőként repült saját maga által készített motoros repülőgéppel. 1907-ben Magdeburgban építette meg emeletes-szárnyú háromszintes repülőgépét, 1909-ben pedig repüléseivel 40000 márkás díjat nyert, ebből a pénzből repülőiskolát alapított, amelyben 1914-ig több száz pilótát képzett ki.

Bréguet Luois Charles (1880-1955) francia repülő, a helikoptertervezés és építés egyik úttörője. Iskolái

elvégezése után a család mérnöki vállalkozásának tagjaként dolgozott. Bátyjával, Jacquessal 1907-ben megépítette a helikopter első, kezdetleges változatát, amely még ebben az évben szept. 29-én utassal a fedélzetén a magasba emelkedett, azonban szabadon repülni még nem tudott és négy ember a rotorok alá erősített kötelekkel tartotta egyensúlyban. Az első helikopteres szabad repülés csak néhány héttel később következett be. Ezután Bréguet áttért a merevszárnyú repülőgépek építésére és 1910-ben 100 km/h sebességi világrekordot állított fel. A Bréguet XVI típusú repülőgép az első világháború egyik legismertebb bombázója volt. 1919-ben légi-szállító vállalatot alapított, amelyből a mai Air France légitársaság alakult meg a későbbiekben.^[88]

A [40031-es](#) motívumoldalon felül kilenc különböző postabélyeg látható, melyből a felső sor négy és az alsó sor két értéke a guineai köztársaság történelmi repülőgépek 1979-es postai kiadású kisívében található. Ezek Mitchel katalógus szerinti sorszáma az értékek nagyságának növekvő sorrendjében: 1583, 1584, 1585, 1586, 1587 és 1588.^[89] Azonosításuk a 3001-es motívumoldalon felül a guineai bélyeghez leírt adatok segítségével lehetséges.

Az első két bélyegképen a Wright testvérek Flyer és az 1904-es évben épített, fordulók végrehajtására képes repülőgépek láthatók, a harmadik - vélhetően a francia konstruktőr Delagrangé repülőgépe - amelyre nem áll rendelkezésre további információ - a bélyegkép szerint 1907-ben repült. Felül az alsó sor bal oldalán látható Blériot, jobbra pedig Bréguet repülőgépe. A középen elhelyezkedő, líbiai arab köztársaság postabélyege a Wright testvéreket és Flyert ábrázolja - Mitchel katalógus szerinti sorszáma 696A.^[90]

Ettől a bélyegtől balra és jobbra pedig az 1978-as kiadású német postabélyegsor két darabja Grade és Blériot által készített repülőgépeket mutatja be. Mitchel katalógus szerinti sorszámaik 967-es és 966-os.^[91]

Alul egy Amerikából Magyarországra futott levél amerikai légiposta bélyeggel, amelyen a Wright testvérek és a Flyer képe látható. Az 1978-as kiadású postabélyeg Mitchel katalógus szerinti sorszáma 1363-as.^[92]

04 HÍRES MAGYAR REPÜLŐGÉPEK ÉS REPÜLŐ ESEMÉNYEK 1910-1914

Adorján János (1882-1964) kísérleti repülőgép építő, később mérnök. Saját tervezésű repülőgépével és a hozzá épített motorral 1910. jan. 10-én először repült Magyarországon. 1906-1909-ben Párizsban az autógyárban dolgozott, majd gróf Andrássy Géza gépkocsivezetője lett. Munkaadója támogatásával megépítette a "Libelle" nevű repülőgépet a Dedics testvérek motorüzemében tervezett kéthengeres 18,4 kW-os (25 LE-s) motorral. A repülőgépet az első sikeres repülés után rövid idővel a "Strucc" típusra módosította és ezzel szerepelt a 2. Nemzetközi Repülőversenyen 1910. júniusban Rákos-mezőn. Augusztus 16-án lezuhant és súlyosan megsérült. Felépülése után 1912-ig a Helios garázs Aero Rt. pilótaiskoláját vezette, utána a budapesti Mercedes autóképviselet üzemvezetője, 1945-től az Ikarusz Autóbuszgyár főmérnöke lett.^[93]

A Magyarországon kiadott első repülő levélzáró bélyeg 1910-ben jelent meg Budapesten, konkrétan a Rákos-mezőn megrendezett Nemzetközi Repülőverseny alkalmából. Egy évvel korábban ugyanitt, mintegy a Repülőversenyt megalapozva Blériot tartott repülő-bemutatót, ahol addig soha nem látott létszámú közönség, mintegy 20000 ember vett részt. Ez a bemutató mintegy megalapozta, előkészítette a következő évben megtartott nagyszabású rendezvényt. A Nemzetközi

Repülőverseny lebonyolítására a Rákos-mezőn 1910. június 5-15 között került sor. A Magyar Automobil Club által rendezett esemény a repülőnap és a sportverseny sajátos keveréke volt. A program összeállításakor az előző évi reimsi versenyt vették mintának. A feljegyzések szerint 16 francia, 5 német, 3 osztrák és egy-egy angol, belga, lengyel, olasz, és orosz mellett 12 fő magyar pilóta vett rajta részt. Az alkalomra egy meglehetősen szerény kiállítású, színes bélyeget nyomtattak az első hazai repülő levélzárót. A bélyeg, jellemző módon a verseny hivatalos plakátjának kicsinyített mása volt. A repülőtéren, mármint a mezőn ideiglenes postahivatal működött, és persze igyekeztek a gyűjtők kedvébe járni, mert az alkalmi bélyegeken kívül alkalmi bélyegzést is használtak. Csak kevés futott bélyeg található levélen vagy levelezőlapon - számuk, valamint az alkalmi bélyegek példányszáma is ismeretlen.

A [40041-es](#) motívumoldalon felül az első kiadású magyar repülős levélzáró négyféle színváltozatban látható. Az alkalmi bélyeg, fogazott, repülőgépet ábrázol a Szt. István Bazilika fölött, 55x35 mm méretű, fehér papíron kék, rózsaszínű papíron vörösbarna, fehér papíron kék, narancs, lila és zöld színváltozatokban létezik.^[94] Az idézett katalógusoldal 71.01-es bekezdése szerint. A "Nemzetközi Repülőverseny Budapest, 1910. június 5-15" feliratú bélyegkép a Pinterits Sándor szerkesztésében megjelent magyar légiposta album alkalmi bélyegek fejezetében is látható. A levélzáró bélyegképe megtekinthető az idézett "A levegő meghódítása, Régi repülőbélyegek katalógusa" formátumban lefordítható német katalógus ötvenedik oldalán is.^[95]

A továbbiakban a motívumoldalon alul a 2000-ben megjelent "90 éves a repülés Magyarországon" feliratú emlékív látható, amelyet a PFR Kft. adott ki 104x86 mm-es méretben tervezője Molnár Péter. A motívumoldalon látható vékony műnyomópapír enyvezés nélküli, sorszámozott kiadás 2100 példányban készült el 250 Ft névértékben.^[96]

A következő két motívumoldalon látható első napi borítékon a kilencven éves a motoros repülés Magyarországon eseményre kiadott postabélyeg a Boeing 767 két sugárhajtóműves, közepes hatótávolságú utasszállító repülőgépet ábrázolja a Malév színeiben. A repülőgép tervezője és gyártója a Boeing Company (USA). A gyártásban kanadai, japán, és olasz gyárak is közreműködnek. A prototípus 1981. szept. 26-án repült először és 1984-től különböző változatai (767-200 ER, 767-300 és 767-300 ER) állnak számos légitársaság szolgálatában, 1985 végéig a típusból összesen 193 példányt adtak el. Leszállás nélkül tette meg a típus egyik példánya a Washington - Addis-Abeba 12070 km-es távolságot, amely a repülőgép kategóriájában az ismert leghosszabb távolság. A két Pratt&Whitney JT9D, vagy General-Electric CF6-80A típusú, egyenként 212-212 kN tolóerőt kifejteni képes hajtómű folyamatos korszerűsítésének eredményeként jelentős üzemanyag fogyasztás csökkenést értek el a gyártó cég szakemberei.

A 767-200 változat legfontosabb jellemzői: a nyílazott alsószárny túlnyomásos, légkondicionált, 220-290 utas befogadására képes törzs. Személyzete két fő a legkorszerűbb műszerekkel, navigációs berendezésekkel és fedélzeti számítógéppel felszerelt repülőgép. Adatai: fésztaív 47,57 m, hossz 48,51 m, üres tömeg 79923-81510 kg, legnagyobb felszálló-tömeg 136078-159755 kg, utazósebesség 11900 m-en 850 km/h, szolgálati csúcsmagasság 11950-12435 m, hatótávolság 6078-9738 km, zajszint felszálláskor 87,1 EPN dB, leszálláskor 10,6 EPN dB.^[97]

A [40042-es](#) és [40043-as](#) motívumoldalon két-két 2000. évi postai kiadású alkalmi (első napi) borítékot láthatunk, a "90 éves a repülés Magyarországon" önálló bélyeggel, a borítékon több különböző alkalmi bélyegzővel. A bélyeget 100-as ívekben nyomva, 120 Ft névértékben, egy íven tíz vonalkóddal adta ki a magyar posta. A postabélyeg ofszetnyomással 12 3/4-es fészűsfogazással Nagy Péter tervei alapján készült és 2000. aug. 18. - 2002. dec. 31. között volt általános forgalomban. A

bélyegképen Malév festéssel a Boeing 767-200-as repülőgép és szerkezeti rajza látható.

A [40044-es motívumoldal](#)on felül az Adorján János magyarországi repülőgépét ábrázoló levelezőlap íratlan címzési oldalának fénymásolata látható, rajta a magyar posta 2002. évi kibocsátású Magyar Repüléstörténet (I). bélyegpár egyike. A bélyegkép a Libelle repülőgépet ábrázolja, amely a levelezőlap képes előoldalán alul is látható. A 2002-es Magyar Repüléstörténet (I.) postai kiadású bélyegpár ofszetnyomással, 12 ½-es fésűsfogazással 370 Ft névértékben, Dudás László tervei alapján készült, forgalomban 2002. márc. 14.-2003. dec. 31. között volt.^[98]

A [40045-ös motívumoldal](#)on alul és felül a magyar posta 2002. évi kibocsátású Magyar Repüléstörténet (I). bélyegpár látható két alkalmi (első napi) borítékon különböző alkalmi bélyegzőkkel. Az Adorján János által tervezett Libelle nevű repülőgép mellett a bélyegpár másik értéke a Melczer Tibor tervei alapján készült Magyar Lloyd névre hallgató repülőgép. A repülőgépről még bővebben esik szó később, előljáróban csak annyit, hogy a legsikeresebb magyar tervezésű I. világháborús repülőgépről van szó.

A [40046-os motívumoldal](#)on a Malév híres repülőgépek festményeiről készült képeslap sorozat egyik tagja látható. A képeslap előoldalának a Libelle repülőgépet ábrázoló színes fénymásolata alul, felül pedig az íratlan címzési oldala látható. A képeslap a Képzőművészeti kiadó vállalat gondozásában készült, a fényképeket Bánfalvy Ákos készítette.

05 BERLIN-BÉCS REPÜLŐVERSENY ÉS A SPORTREPÜLÉS

A motívum központjában található repülőverseny két magyar tervező által készített repülőgép között található, amelyek a verseny évében készültek el. Egyikük Svachulay Sándor, akinek két - "Kolibrít" és "Albatrosz" nevű - monoplánját is látni a motívumoldal alul a Malév kiadású képeslap sorozat fénymásolt előoldalán. **Svachulay Sándor (1875-1954)** gépészmérnök a magyar repülés egyik úttörője. A Magyarországon meginduló repülési kísérletek előtt már szerepelt külföldön. Az emberi repülés megvalósulása nagy hatással volt a jómódú, kassai születésű lakatosmesterre, aki képzettségét a budapesti Technológián szerezte. Már 1900-ban voltak repülőképes repülőgép és helikopter modelljei, majd 1907-ben acélsőből épített első nagy repülőszerkezetét - motor nélkül - kiállította a Royal szálló nagytermében. Ezt fedezte fel egy müncheni léghajós mecénás, aki Svachulayt magával vitte, hogy nála folytassa kísérleteit ezekkel az érdekes, tört szárnyú acélső gépekkel. München, Ober-Wiesefeld, Fischamend, Bécsújhely (Steinfeld) külföldi repülőmunkáinak állomásai a Monarchia légjáró csapatainak szolgálatában, ahol már 1909-ig megszületett két saját tervezésű repülőképes repülőgép a "Kolibrí I" és az "Albatrosz I". Az első gépet megvették a légjáró csapatok részére, a másikkal 1910 májusában Rákos-mezőre érkezett a nagy nemzetközi repülőversenyre. Mindkét típusból 1914-ig még négy-négy változatot épített, amelyekkel Dobos István, Székely János és Wéber Károly értek el nagy sikereket. Az első világháború alatt Albertfalván volt művezető a repülőgépgyárban, majd folytatta a lakatosmesterségét a magyar repülésben viselt tisztségei és állandó közreműködése mellett. 1930-ban Lampich Árpád által tervezett acélső szerkezetű sportrepülőgépét építette meg, majd a magyar vitorlázórepülőknél elkészítette a "Gyuri I." és a "Gyuri II." típusú vitorlázó repülőgépeket. Nevezett repülőgépekkel később több órás időtartam repüléseket hajtottak végre Farkas-hegyen. A Magyar Aero Szövetség (MAeSz) központi repülő modellező műhelyének vezetője lett 1939-ben, ahol még a Rákos-mezei versenyek során megismert hűségese segítőjével Farnady Lászlóval dolgozott együtt. 1948-ban lehetőséget kapott, hogy régi vágyát, az első emberi izomrepülőgépet az OMRE költségére megépítse, amely három év alatt készült el. A kísérletek azonban ezzel a repülőgéppel nem vezettek

eredményre.^[99]

A másik híres tervező ebből az időszakból **Zsélyi Aladár (1883-1914)** gépészmérnök pilóta, a magyar repülés egyik úttörője. Első repülőgépét 1909-ben építette, amit megelőzően jelentős kutatásokat végzett a témában, majd a kutatások eredményeként magyar és német nyelven szakkönyve is megjelent. Az általa tervezett repülőgép másolata napjainkban a Közlekedési Múzeumban látható, az első olyan magyar mérnöki aggyal megtervezett repülőgép, amellyel tervező-építője már több kilométeres távolságot tehetett meg és körrepüléseket is végzett. Zsélyi 1910. jún. 1-én súlyosan megsérült egy lezuhanással végződött repülőbalesete következtében. Ezután évekig elméleti és találmányi munkáin dolgozott, többek között a repülőgép-gázturbina és a nagy utasszállító repülőgépek megvalósítási lehetőségeinek elméleti kérdésein. Kutatási eredményei könyvekben is megjelentek. Párizsi tanulmányútja után 1913-ban Bécsújhelyen letette a pilótavizsgát, majd egy 66 kW-os motorhoz egy akkor korszerűnek számító repülőgépet épített. A repülés során azonban ismét lezuhant és sérüléseiből kifolyólag tetanusmérgezésben meghalt.^[100]

A [40051-es motívumoldalon](#) a Malév híres repülőgépek festményeiről készült képeslap sorozat egy újabb tagja látható, amelynek alul látható előlapjának színes fénymásolatán a "Kolibri I" repülés közben, míg a álló helyzetben az "Albatrosz I" látható. A motívumoldalon felül a képeslap íratlan címdalát láthatjuk, jelen sorok írójának reményei szerint a magyar posta repüléstörténeti sorozatának folytatásaként egy ide illő bélyegpár is díszítheti egyszer.

A [40052-es motívumoldalon](#) felül öt darabos alkalmi bélyegsor, mely vélhetően valamilyen dombornyomással készült gyönyörű bélyegekkel állít emléket az 1912. jún. 9-12. időpontban lezajlott Berlin-Bécs közötti távrepülésnek. Az útvonal kezdő és végpontja között elhelyezkedő fordulópontra nevét nem sikerült azonosítani, csakúgy a bélyegeket sem. A motívumoldal alsó részén elhelyezett három bélyeg közül a középső vélhetően egy sportrepülő eseményt ábrázol. A bécsi Práter parkban 1912. máj. 18.-jún. 23 között zajló esemény a bélyegkép alapján a 40041-es motívumoldal kapcsán idézett német katalógus ötvenhetedik oldalán található.^[101] A jelzett bélyeg két oldalán található képfeliratuk alapján légi sport sorozat bélyegeket nem sikerült azonosítani. A bélyegkép szövege szerint a jobb oldali bélyegen a Wright testvérek által katonai megrendelésre gyártott repülőgép látható 1913-ból. A bélyegképen látható repülőgépre a 40011-es motívumoldal leírása előtt történt utalás.

A [40053-as motívumoldalon](#) a Malév híres repülőgépek festményeiről készült képeslap sorozat egy újabb tagja látható. Ennek felső részén található képeslap címdalán az 1959-es magyar postai kiadású Közlekedési Múzeum (I.) - L bélyegsor egyik értéke Zsélyi Árpád monoplánjának bélyegképével látható. A bélyeg Mitchel katalógus szerinti sorszáma: 1591.^[102] A motívumoldalon alul a képeslap előoldalának színes fénymásolata látható Zsélyi Aladár monoplánjával.

06 AZ ELSŐ HÍRES MOTOROS REPÜLŐGÉPEK 1903-1915

Az időszak utolsó előtti motívumában az időrendi sorrendben következő "Magyar Lloyd" típusal kezdetét veszi az időszak során készült híres repülőgépek összefoglalása. Ennek kapcsán nem kis büszkeséggel jelenthetjük ki, hogy a statikus és a vitorlázórepülés után a hajtóművel végrehajtott dinamikus repülés időszakában a magyar repülők továbbra is a világ élvonalába tartoztak. Az elmondottak teljes egészében igazak a motoros repülőgépeknek erre a típusára is, amelyet a további gondolatok is alátámasztanak.

A Lloyd repülőgép és motorgyár Aszódon az I. világháború időszakában a Monarchia fontos repülőgép-tervező és gyártóbázisa volt. Irányítója és tervező főmérnöke Melczer Tibor (1879-1936) műegyetemi tanár volt. A repülőkísérleti és berepülő feladatokat az osztrák Heinrich Bier (1882-1947) pilóta főhadnagy végezte, aki már több rekord tulajdonosa volt, amikor a Lloyd Aszódon megkezdte működését. A Magyar Lloyd eredetileg 1913-ban autók gyártására létesült vállalkozás volt, majd a D. F. W. (Deutsche Flugzeug Werke) lipcsei német repülőgépgyár belépése folytán repülőgépek gyártására állt át. Első típusai a kettős szárnyú, vászonborítású, 73,6 kW-os (100 LE-s) motorral ellátott német repülőgépek voltak, amelyekből tíz darabot már az Aszódi gyárban szereltek össze a repülőgép építési gyakorlatának megszerzése érdekében. Ennek a folyamatnak a során jött rá Melczer és Bier, hogy egyszerűbb szerkezetű, könnyebb gépet is tudnak készíteni és 1914 májusára önálló tervként létrehozták a Lloyd L-1-et, amely később a "Magyar Lloyd" névre keresztelték. Bier 1914. jún.-ban már az új repülőgéppel részt vett Aspernből egy repülőversenyen és ott több magassági rekordot állított fel. A 40.01 lójástromú géppel, egy személlyel 6170 m-re, illetve később két személlyel pedig 5440 m-re emelkedett. A siker következményeként a Lloyd gyártól megrendeltek tíz darab ilyen típusú repülőgépet a hadsereg részére, amelyek a háború kitörése után azonnal bevetésre kerültek a balkáni felderítésekben csak 88 kW (120 LE-s) erősebb motorokkal. Ezekben a harcokban vett részt az a 107 kW (145 LE-s) motorral felszerelt rekord-repülőgép is, amely ma a budapesti Közlekedési Múzeumban látható. A Lloyd repülőgép és motorgyár Aszódon a Monarchia 4-es besorolását kapta, melynek Melczer Tibor vezette tervezőirodája 1915-ben kapott megbízást a Lloyd C II fegyveres felderítő repülőgép sorozatgyártására. A Motor 107 kW-os (147 LE-s) Hiero motor volt, a fegyverzet pedig egy forgatható állványra szerelt Swarcz Lose géppuska, amely a megfigyelő ülésében került elhelyezésre.^[103]

Curtiss, Glenn Hammond (1878-1930), az USA egyik úttörő repülőgép-tervezője, a repülőcsónak feltalálója. Kerékpárgyártóként a sebességszeretetet vezetett a motorgyártáshoz, amellyel először a kerékpárokat kívánta felszerelni. Az általa gyártott motoroknak híre ment, melyek hamarosan Thomas Scott Baldwin "California Arrow" típusú repülőgépére kerültek és hatalmas sikert arattak. Ezek a sikerek 1908-tól egyre több hadügyminisztériumi megrendeléshez vezettek. A hadsereg részére készített repülőgépmotorok felkeltették a híres feltaláló Alexander Graham Bell figyelmét is, aki szintén rendelt ezekből. Glenn Curtiss ezeket a motorokat a Hammondsport városban létrehozott gyártelepén építette meg. Ezekkel a motorokkal felszerelt különböző repülőgépek közül több nemzetközi díjat is nyert.

Henry Farman (1874 - 1958) francia pilóta, repülőgép-tervező és építő. Bátyjával együtt a francia repülés úttörője. Henry Farman 1908-ban elnyerte az 1 km-es távrepülés díját, majd egy évvel később a bélyegképen látható repülőgéppel a 180 km-es távolsági rekordot repült.

Hubert Latham (1883- 1912) az aviatika egyik francia úttörője és rekordere. A repülőteljesítmények terén 1909-től versenyben állt Bleriot-val a La Manche-csatorna áttrepülésében, azonban alulmaradt. 1910. jan. 7-én "Antoinette" típusú repülőgépével elsőként érte el az 1000 m-es magasságot. Szinte minden repülőverseny és bemutató részese, munkájával és eredményeivel jelentősen hozzájárult a repülés fejlődéséhez.^[104] (Elképzelhető, hogy az ismert katalógusszerző valamely ösének/rokona által tervezett repülőgép a motívumoldalon alul jobbra fenn látható.)

A második fejezetben megismert **Alberto Santos Dumont (1873 - 1932)** léghajós repülőgép - tervező pilóta. Cabanguban (Brazília) született, egyetemi tanulmányait Párizsban végezte, fizika, mechanika, kémia és elektrotechnika szakon. Ekkor kezdett léghajót építeni, amivel 1901-ben körbe repülte az Eiffel - tornyot. Ez a léghajózás fejezetből már ismert. 1906. okt. 26-án szekrényes sárkányszerkezetű gépével elnyerte a 25000 frankos Archdeakon díjat és még ez év november 12-én 220 km-es repülésével világrekordot állított fel. "Demosille" nevű gépével európai hírnevet szerzett, hazájában

repülő marsallá nevezték ki. A brazil repülőmúzeum, a Rio de Janeiroban lévő közforgalmi repülőtér és több brazil repülőegyesület is viseli nevét.^[105] A repüléstörténeti ismertetőkkel is kiegészített bélyegképek a következőkben ismertetésre kerülő 40063-as motívumoldalon találhatóak.

A [40061-es motívumoldalon](#) a Közlekedési Múzeum színes jármű képeslap sorozatnak a Képzőművészeti Kiadó gondozásában megjelent 17. sz. példánya látható. A motívumoldal felső részén a képeslap hátoldala figyelhető meg a 40045-ös motívumoldalon megismert postabélyegpár Magyar Lloyd repülőgép bélyegképével. Az alsó részen pedig a múzeum gyűjteményében található repülőgépet tekinthetjük meg a képeslap előoldalának színes fénymásolatán.

A [40062-es motívumoldalon](#) ugyancsak a 40045-ös motívumoldalon elsőként bemutatott elsőnapiborítékok találhatóak, a tudatos gyűjtésnek köszönhetően teljesen más alkalmi bélyegzőkkel. A bélyegpár második értéke az előző motívumoldalon önállóan is látható Melcer Tibor "Magyar Lloyd" nevű repülőgépe.

A [40063-as motívumoldalon](#) felül az 1988-as kiadású Repüléstörténet - L magyar postabélyegsor Lloyd C II és a Brandenburg C I repülőgépeket ábrázoló első két értéke látható. Ezek mellett felül és alul még a teljes San marinoi postabélyegsor öt-öt értéke is ezen a motívumoldalon található. Az idézett Stanley Gibbons katalógusban talált adatok szerint utóbbi postabélyegsor 1961-es kiadású, a sorozat neve motoros repülőgépek és tíz értéket tartalmaz. A tíz bélyegképen a Wright fivérek "A" típusú (1904), Archdeacon - Voisin "Boxkite" motoros vitorlázó (1905), Bonnet - Labranche kétfedelű, Glenn Curtiss (1908), Farman kétfedelű, Blériot XI, Hubert Latham "Antoinette IV" 1909, Santos - Dumont kétfedelű, A. V. Roe triplaszárnyú és Faccioli repülőgépét láthatjuk.^[106] A Brandenburg C I repülőgép a következő fejezet elején kerül ismertetésre, ide csak esztétikai szempontok figyelembevételével kerülhetett.

A magyar postabélyegek azonosítása a sorozat ismertetésénél idézett katalógus alapján lehetséges, a San-marinoi tíz értékből álló postabélyegek Michel katalógus szerinti sorszámai 719, 720, 721, 722, 723, 724, 725, 726, 727, és 728.^[107]

07 REKLÁM ÉS SEGÉLYBÉLYEGEK A REPÜLÉSÉRT 1914-TŐL

A motívum két utolsó oldalán található alkalmi filatéliai anyag azonos, a repülést valamilyen módon támogató tartalma miatt került egy lapon összevonásra. Az idősakkal összhangban kerülnek bemutatásra a postabélyegek is.

A [40071-es motívumoldalon](#) látható német nyelvű bélyegeket illetően a katalógus szerzőjének csupán feltételezései vannak, mivel azonosításuk nem történt meg. Kéziszótár segítségével megfejtethető volt a három piros és két zöld színárnyalatú bélyeg estében a "Léghajó" felirat. Az már csupán feltételezés, hogy reklámbélyegről van szó, mivel a bélyegkép repülőgépet és léggömböt is bemutat, ezért talán a léghajó népszerűsítésével van dolgunk, más légi járművekhez képest azok fajtáinak, kategóriáinak bemutatásával. Az időszak, amelyben elhelyezésre került az ábrázolásnak vélhetően nem is mond ellent. Az ugyancsak ezen a részen látható két darab háromszög alakú bélyegekről a reklámra a "különleges minőség"-re utaló bélyegkép enged következtetni, mely többmotoros repülőgépet ábrázol. Az alul látható három félé bélyeg kiadásának célja az 1914. ápr. 19-26. között zajló körrepülés népszerűsítése, mely ugyancsak feltételezés.

A [40072-es motívumoldalon](#) felül két repüléstörténeti postabélyeg között látható a "Debreceni Repülő Club Egy Krajcárt a Repülésért" feliratú, a Debreceni Nagytemplom, fölött a repülőklub jelvényével, 11,45x30 mm-es méretű fogazott segély-bélyeg pár. Fehér alapon kék színben V K aláírással. A bélyegpártól jobbra és balra azonos önálló bélyeg, amelyek között két-két repülőgépet ábrázoló ugyancsak segélybélyeg "M. SR. E. 10 fillér", illetve az "M. SR. E. 20 fillér" felirattal. A fogazott bélyegek mérete 16x8 mm létező színárnyalatai téglavörös sötétzöld, világoszöld, lila, fekete áttetsző papíron a korai 30-as években készültek.^[108] Az idézett katalógusoldal 77.02-es és 77.03-as bekezdései alapján. A továbbiakban a motívumoldalon alul középen bélyegszéssel hat darab "Az Esztergomi Sportrepülés Újjáépítésére 1947" kör-alakú felirattal, stilizált repülőgépet "E" betűvel ábrázoló, fogazott, 15 mm-es méretű fehér alapon fekete színű segélybélyeg. Tőle jobbra és balra négy-négy darab "Nemzeti Repülőalap Tíz Fillér" és "Nemzeti Repülőalap Húsz Fillér" feliratú repülőgépet, mögötte Kossuth címert ábrázoló fogazott 20x15 mm-es méretű zöld, vagy halványzöld. illetve piros, vagy halványpiros színárnyalatú segélybélyeg. A 471-es számú motívumoldalnál idézett katalógusoldal 77.04-es és 77.05-ös bekezdései szerint.

50 MAEFORT, AEROEXPRESS ÉS MALERT REPÜLÉSEK 1915-1927

A motoros repülés kialakulását követően fejlődésének következő szakasza a léghajókkal való versengés beindulást követően a háborús alkalmazással veszi kezdetét. Ez utóbbi hatására megindult technikai fejlődés ösztönzőleg hatott mind a léghajók, mind a repülőgépek korszerűsítésére. Ez a fejlődés tette lehetővé a nagytávolságú légi szállítást egyre rövidebb idő alatt és egyre nagyobb biztonsággal történő végrehajtását, miközben a kezdeti sikerek után megkezdődhetett a hazai légi közlekedés nemzetközi méretűvé válása. A háborút lezáró békeszerződések káros hatásainak ellenére a légiközlekedés fejlődése Magyarországon is a nemzetközieshez hasonló szervezeti és működési feltételek mellett kezdődhetett meg.

A fejlődés jelzett szakaszának bemutatását a következő motívumok köré célszerű csoportosítani:

- 01 Az első légiposta Przemysl ostroma során 1915
- 02 Az első magyar közforgalmi repülőtérről emlékére 1916
- 03 Hadirepülőgép kiállítás Budapest 1917
- 04 A repülőposta sorozat értékei és évfordulói 1918
- 05 A Budapest-Szombathely repülőposta járat 1920
- 06 Az Ikarusz -L postabélyegek légiposta küldeményeken 1924
- 07 I. bélyeghét Szeged és a levélzáró árazása 1925
- 08 A II. Filatelisták napja Budapest-Miskolc légi útja 1925

01 AZ ELSŐ LÉGIPOSTA PRZEMYSL OSTROMA SORÁN 1915

Ferenc József 1914. július. 31-én rendelte el a haderő teljes mozgósítását. A császári és királyi hadsereg békelétszáma 415000, hadilétszáma 1800000 fő volt. A haditengerészet mozgósítás utáni létszáma a Dunai - flottillával együtt, mintegy 39000 főt számlált. A cs. és k. hadsereg repülő erői tizenhárom tábori repülőszázad (FLIK) állományába tartoztak, amelyek 48 db bevethető és 27 db oktató repülőgéppel, továbbá 12 léggömbös osztállyal egy-egy kötött léggömbbel, valamint egy

Parseval M1-es léghajóval voltak ellátva. A repülőszemélyzet a haditengerészeti repülők nélkül 106 fő volt. Látható tehát, hogy a szárazföldi és a haditengerészeti, vagy másképpen a két felszíni erő állományába egyaránt tartoztak repülők. Önálló haderőnemről, a légierőről még nem beszélhetünk ebben az időben.

A repülő századok csoportosítására 1914 augusztusában nyolc kiépített repülőtér állt rendelkezésre a repülőgépek utánpótlásáról hat repülőgépgyár és két repülőgép-motorgyár gondoskodott. A vizsgázott pilóták száma 155 fő, közülük katona állományú 114 fő volt, a léghajó és a léggömbös osztályokban 134-en szolgáltak.

1914. július 28-án Ausztria-Magyarország követe Belgrádban átnyújtotta a hadüzenetet Szerbiának, augusztus 5-én pedig hasonlóan hadüzenet átadás történt Oroszországnak. Nagy-Britannia augusztus 11-én, majd másnap 12-én Franciaország Ausztria-Magyarországnak való hadüzenetével megkezdődött az első világháború.^[109]

A repülőszázadok (FLIK - k) mennyisége 1914 végéig újabb tizenhatal bővült, mely a veszteségpótlás és a háborús igényeknek megfelelően változott a háború utolsó 1918-as évében is. Oroszország hadba lépése után a 3. 5. 7. és 8. századokat vezényelték az orosz frontra, ahol már eredetileg a 11. század állomásozott. Ezeknek a századoknak a fegyvertelen felderítés volt csupán a feladatuk, kivéve a 8. és a 11. századokat, mivel ennek a kettőnek az ostromlott przemysli erőd és a frontparancsnokság között kellett kapcsolatot tartania. A 8. század parancsnoka Stangler Rudolf százados az ostromgyűrűn keresztül sokszor repült be az erődbe és vissza, heves orosz elhárító tűzben. A 11. század parancsnokával, Lehmann György századossal ők szálltak fel utolsóként az erőd felrobbantása és a túlerővel szembeni feladása előtt.

Amit a két százados tett, az volt a világon az első légi híd, amely rendszeres futárszolgálatot tartott fenn az erőd és a hadsereg főparancsnoksága között és közben ellátta a postaszolgálatot is a védők és a háterszág között. Ezeknek azonban azért volt óriási jelentősége, mert a cs. és k. repülőerőknek ez volt az első nagyobb szervezett művelete. A sikeres végrehajtásban legnagyobb szerepe volt a jó szervezésnek, a gépek hibátlan karbantartásának, a pilóták hősiességének és erőfeszítésének.

Az Oroszországba vezényelt 3. tábori repülőszázad állományában, Hugo Schwab százados parancsnoksága alatt szolgált pilóták között szolgált a Rákos-mező egykori (1910) híres pilótája is Kvasz András. A pilóta 1914. dec. 16-án átvergődve a Kárpátok fölött motorhiba miatt Stryj közelében kényszerleszállást hajtott végre és megfigyelő főhadnagyával orosz fogságba esett. Fogságba esésük történetét írta levélben, amit orosz pilóták alacsony repülést követően (a sűrű légvédelmi tűzben) testi épségüket is veszélyeztetve ledobtak és továbbítottak a 3. századhoz ahol Kvasz is szolgált.^[110] Ez a háború volt az utolsó, ahol még lovagok harcoltak egymással, egyébként Kvasz András fia is egykori Malév kapitány, és híres sportrepülő, akivel a szerzőnek Dunakeszin 1968-ban még volt szerencséje találkozni szerzőnek személyesen is. (sic!)

Az első fejezetben megismert przemysli léggömb és repülőposta közül, jelen fejezetben a repülőposta körülményeinek megismerése vált esedékessé. A przemysli repülőposta két alapvető fontosságú jellemzővel bír, egyikük a "Fliegerpost Przemysl" felirat, amely hat féle változatban létezik, a másik a körbélyegző fajtája, amelyből öt féle ismert.

A "Fliegerpost Przemysl" felirat 1-es változatának jellemzője, hogy alatta olvasható a "JANNER 1915" kiegészítés is. A przemysli körbélyegző használata nem hasonlítható a Monarchiában általánosan használthoz. Az itt látható IX.-es szám Galícia megyét, az 54-es szám pedig a postafiókot jelöli. A kétféle körbélyegző közül az "a" változat külső átmérője 26 mm a többié 20 mm. A "d" és az "e"

változatnál a római szám ferde, amiből következik, hogy a "b" és a "c" változatnál, akárcsak a bemutatott dokumentumon egyenes. A IX.-es számszélesség a "b" változat esetében 13 mm, a "c" változatnál 15-16 mm. Ebből következően a "d" és "e" változatok - ugyanebben a sorrendben - szintén azonos méretűek.^[111]

A "b" változat körbélyegzőjének külső mérete 20 mm, a római szám egyenes és 13 mm széles, a "c" változat ettől csak a 15 mm-es római számszélességben különbözik. A "d" változat körbélyegzőjének külső mérete 20 mm, a római szám ferde és 13 mm széles, az "e" változat ettől a 15 mm-es római számszélességben különbözik csak.

Az [50011-es motívumoldalon](#) felül az előzőekben leírtakat figyelembe véve egy kissé sérült, de egy eredeti przemysli-repülőposta levelezőlap látható, alul meg az 1914/1915-ös przemysli repülőposta hatvanadik évfordulója alkalmából készített újkori másolat. A felső levelezőlap a "Fliegerpost Przemysl"/"Janner 1915" felirat alapján 1-es, a 26 mm-es körbélyegző átmérő miatt és az egyenes 13 mm szélességű római IX.-es szám alapján "b" típusú. Mindezeket összegezve a motívumoldalon felül a levelezőlap "1/b" változata látható.

02 AZ ELSŐ MAGYAR KÖZFORGALMI-REPÜLŐTÉR EMLÉKÉRE 1916

A Magyar Általános Gépgyár (MÁG) mátyásföldi repülőgépzeme, 1916-tól Fekete Örs és Stohrer Viktor vezetésével a Monarchia 9. számú repülőgép és motorgyártó bázisa lett. Munkáját a német Fokker repülőgépgyár típusainak az egyfedelű E-III. (M.14), illetve a kétfedelű B III. (M18) és D-II. (M19Z) együléses vadászrepülőgépeknek a gyártásával kezdte. Ezek a légsavarkörön keresztül tüzelő repülőgépek akkor a legkorszerűbbeknek számítottak a cs. és k. repülőcsapatok kötelékében a repülőgéptípusok szolgáltak elsőként. A D-III. (M.20) repülőgépekhez az Oberursel forgó csillagmotorokat valamint az Austro-Daimler nagy teljesítményű soros motorokat is a MÁG gyártotta Fejes Jenő irányításával. 1917-től a gyárat bevonták más típusok gyártásába is, 91-es szériaszámmal a kétüléses Aviatik Berg C-I. felderítőt, 92-es szériaszámmal pedig az együléses D-I. vadászrepülőgépeket gyártották saját motortípusokkal.^[112]

Julius Berg (1886-1951) osztrák gépészmérnök repülőgép-tervező első típusa a kétüléses kétfedelű Aviatik nevű gyorsfelderítő repülőgép volt 1916-ban. Ezeket a szokatlanul vékony szárnyszelvényű repülőgépeket papírszárnyúnak keresztelték el a repülőgépük szilárdságában kevésbé bízó pilóták. A kis fesztávolságú és statikailag jól kimerevített kettős szárnyak azonban bebizonyították alkalmasságukat az ugyancsak jól merevített vezérsíkokkal, valamint a teljes réteges lemezborítású törzzsel együtt, hogy az erős motoroknak megfelelő szilárdsággal rendelkeznek. A Berg által tervezett repülőgépek előnyös tulajdonságai közé elsősorban a gyors emelkedőképesség tartozott. Ugyanezt a típust a már ismert aszódi Magyar Lloyd gyár is gyártotta az I. vh. végéig, amelyek közül kb. ezer került ki a frontra és 1920-ban még használták azokat a Nemzeti Hadsereg repülőcsapatainál.

Sir Geoffrey de Havilland (1882-1965), angol úttörő repülőgép-tervező. Első repülőgépét egy együléses 34 kW-os motorral felszerelt kétfedelűt 1908-1909-ben tervezte és építette. Csak 1911-ben szerzett pilótaképesítést és az I. vh. alatt az Aircraft Manufacturing Company gyárban, mint főkonstruktor az akkor legjobbak közé tartozó DH-4-es és DH-9-es típusokat tervezte többek között.^[113]

Az egyik legfontosabb német repülőgép tervező Ernst Heinkel már az I. világháborúban is

tevékenykedett. Ebből az időszakából származó Hansa-Brandenburg D-I-es típusú vadászrepülőgép, az osztrák-magyar repülőcsapatok egyik fontos repülőgéptípusa lett. Az elnevezés változat kényszerűségből lett D-I - es, mivel az Osztrák-Magyar Monarchia az eredeti repülőgépet vadászrepülő feladatokra kívánta igénybe venni, amely 1916 őszen és telén érkezett a csapatokhoz. A kissé bumfordinak tűnő repülőgép felső szárnyára egy "gyermekkoporsóban" helyezték el a géppuskát a légsavarkör fölött való tüzelés érdekében, mivel szinkronizáló berendezés még nem állt a hadvezetés rendelkezésére. Furcsa volt a két szárny közötti dúcszerkezet is, amely csillag alakot formázott, amely megoldás feleslegessé tette az akkor megszokott merevítő acélhuzalokat. A D I-et a németországi Hansa Brandenburg üzemben kezdték el gyártani (kb. az első ötvenet), majd a további több mint hetvenet a Phönix Flugzeugwerke gyártotta le eredeti tervek alapján és szállította le 1917-ben. A Brandenburg D I típus 1917 végéig maradt frontszolgálatban, ahol számos légi győzelmet értek el vele az olyan nagynevű pilótaászok, mint Julius Arigri, vagy Godwin Brumowski. A legsikeresebb magyar első világháborús - és az ellenség részéről is a leglovagiasabbnak elismert - pilóta Kiss József (az 1848-as honvéd tábornok Kiss Ernő unokája) volt.^[114]

Az [50021-es motívumoldalon](#) a MÁG mátyásföldi repülőgép és motorgyártó bázis tevékenysége - amely vélhetően ünnepélyes körülmények között egy repülőnap keretében kezdődött - 1916-ban. A gyárban és a repülőtéren folyó tevékenység ünnepélyes megkezdésének emléket állító levelezőlap látható felül. A képeslap címzési oldalán az emlékezés alkalmi bélyegzője, alul pedig a mátyásföldi repülőtér főbejáratát ábrázoló képes előoldal fénymásolata látható. A levelezőlapon látható 1988-as kiadású magyar Repüléstörténet postabélyegsor első - a Lloyd C II repülőgép felderítő módosított változatát ábrázoló - értékének Mitchel katalógus szerinti sorszáma 3984.

Az [50022-es motívumoldalon](#) felül egy másik évfordulós levelezőlap hátoldala látható az emlékezés alkalmi bélyegzőjével. Alul az Egyenlítői Guineai és az Iszlám Mauritániai Köztársaság által kibocsátott postabélyegek az 1915-1927 időszakban készült repülőgépek képeivel. Ezek között balra fenn az Aviatik Berg C-I és jobbra lenn a De Havilland DH-4 típusok az 1916-os évből. Az Egyenlítői Guinea által kibocsátott postabélyegek az előző 30011-es és 40031-es motívumoldalakon található postabélyegekkel együtt egy tizenhat darabos postai kiadású kis-ív részei, amely teljes egészében a 61011-es motívumoldalon alul látható. Ezek Mitchel katalógus szerinti sorszáma az értékek növekvő sorrendjében: 1589, 1590, 1591, 1592, 1593, 1594, és 1595.^[115] Középen látható a Neiport repülőgépet ábrázoló postabélyeg, amely az Iszlám Mauritániai Köztársaságban került kiadásra. Mitchel katalógus szerinti sorszáma 780-as.^[116]

Az [50023-as motívumoldalon](#) felül a MÁG mátyásföldi repülőgép és motorgyártó bázis tevékenysége 1916-os megkezdésének emléklapja látható az 1988-as kiadású magyar Repüléstörténet postabélyegsor második - a Brandenburg repülőgép C I-es felderítő változatát ábrázoló-értékével, amelynek Mitchel katalógus szerinti sorszáma 3987. A motívumoldalon alul a Közlekedési múzeum gyűjteményében található 1916-os Brandenburg D I repülőgép látható a múzeum színes jármű képeslap sorozatának egy példányán.

Mindhárom motívumoldalon látható, és az emléklapokon található magyar postabélyegek az 1988-as kiadású Repüléstörténet -L sorozat első, illetve második értékei, amelyek az előző fejezetben bemutatott Lloyd C II és a Brandenburg C I repülőgépeket ábrázolják 1915-ből és 1916-ból. A bélyegsor öt értékben, ofszetnyomással, 12-es fésűsfogazással Varga Pál tervei alapján összesen 29 Ft névértékben készült. 1988. aug. 31-től általános postai forgalomban lévő bélyegek.^[117]

03 HADIREPÜLŐGÉP KIÁLLÍTÁS BUDAPEST 1917

A Hadirepülőgép Kiállítás az I. világháború alatt, 1917. április. 29.-május. 29. között zajlott le Budapesten, a városligeti Iparcsarnok épületében. A kiállítók a megrendelésekre pályázó hadiszállító cégek közül kerültek ki. A kiállítás nagy sikert aratott a békés közönség körében is. Az esemény alkalmából a Glóbus Nyomdában levélzáró bélyeg készült, amit a magyar kiadású második levélzáróként tartanak nyilván. A bélyeggel kapcsolatos történeti adatok hiányoznak, de annál több körülötte a találgatás. Tartja magát az elképzelés, miszerint az ismert levélzáró bélyeggyűjtő és szakértő Rampacher Pál beszélt rá a szervezőket arra, hogy adjanak ki ilyen - akkoriban propagandabélyegnek hívott - levélzárót. Bármiképpen volt is a szervezők mindent elkövettek annak érdekében, hogy a gyűjtők kedvére tegyenek. Alkalmi bélyegzést használtak, sőt, elkészítették az első magyar alkalmi légiposta ajánlási rajegyvet is. Végül pedig a meghosszabbított kiállítás utolsó napján még légipostai járatot is indítottak. A "postarepülő" egy kört téve a főváros felett Pilóta-újfalun (Rákos-mezőt keresztelték át erre a hangzatos névre) landolt terhével. Több szakíró ezt a repülést tartja az első magyar légiposta-repülésnek, vélhetően Przemysl történetét megismerve derülhet ki a teljes igazság. Ez idáig egyetlen, a kiállítás alkalmával "futott" levélről, vagy levélzáróról sincs tudomásunk.

A következő évre tervezett filatéliai rendezvények többsége elmaradt. A háború veszteségeinek sorába kerültünk, és nem sokkal utána kitört a forradalom, amelyet aztán egy újabb követett. Mindezen nehézségek ellenére 1920 és a rákövetkező évek minden szempontból új kezdetet jelentettek a repülő levélzáró bélyeg kiadása terén is.

Az [50031-es motívumoldal](#)on a Hadirepülőgép Kiállítás szórólapját és fölötte három azonos mintájú levélzáró bélyeget láthatunk. A Hadirepülőgép Kiállítás Budapesten a városligeti iparcsarnokban került megrendezésre 1917. ápr. 29.-máj. 29. között. A szórólap és a bélyegkép ábrája azonos repülőgép száll a hadihajók fölött. A leírt bélyegképpel, fogazott, gyenge minőségű nyomtatásban kiadott színes alkalmi bélyeg Moldován Béla aláírásával készült a Glóbus nyomdában.^[118] Az idézett katalógusoldal 70.02-es és ennek nyomán a jelzett dokumentum 403. oldal 615.13-as bekezdése szerint.

Az [50032-es motívumoldal](#)on felül a felirat szerint a MAGYAR KIRÁLYI HONVÉDELMI MINISZTERIUM Hadisegélyező Hivatalának egy díjjegyes levelezőlapját láthatjuk. A levelezőlapon "Vitéz Harcosok és Elesettek özvegyei és árvái javára" feliratú 10 f értékű segélyezési és a kiállítás emlékére készült alkalmi bélyegek. Alul egy borítékot a kiállítás alkalmi és a bérmentesítés céljából felragasztott 1916-os kiadású Arató - Parlament postabélyeg sor három bélyegét láthatjuk az alkalmi bélyegzésekkel. A bélyegek Mitchel katalógus szerinti azonosítási sorszama balról jobbra 190-es, 191-es és 192-es.^[119]

A légipostai továbbításra előkészített objektumokról, illetve a Budapest - Palota-újfalu repülésről az utóbbi nyilvántartó katalógusban (Latham) található a következő adatok. Az első dátum: 1917. április 29 - május 29, sorszám: 57. Hadirepülőgép kiállítás Budapesten, különleges postai bélyegzés, levélzáró vagy különleges rajegy. A második dátum 1917. június 30. sorszám: 58. a repülés fajtája Budapest Palota-újfalu repülés. A Rákos-mező repülőtér ezen a néven volt ismert, amely vélhetően eredője a Rákospalota - Újpest elnevezésnek.^[120] Az előzőekben bemutatott 50032-es motívumoldal felül található levelezőlap sok tekintetben megegyezik az idézett katalógus tizennyolcadik oldalán alul bemutatott levelezőlappal.

1918-ban, az I. világháború végén Budapest-Bécs-Krakkó-Lemberg repülési útvonallal összekötött városok között kereskedelmi jellegű repülőjárat működött. Több szakíró úgy véli, hogy esetünkben a világ első kereskedelmi repülőjáratáról van szó. A járatot a hadsereg üzemeltette, de a repülők légipostát is szállítottak. A járat első, Budapest - Bécs közötti szakaszát július 4-én nyitották meg. A jelzett időpontnál korábban, pontosan 1918. március 31-én nyitották meg a Bécs - Krakkó - Lemberg repülési útvonalat. A Krakkó - Lemberg vonallal a magyarországi repülőjáratoknak csupán annyi kapcsolatuk volt, hogy jövet és menet csatlakozás volt Krakkó, illetve Budapest felé.

A kétüléses Brandenburg C I típusú, duplaszárnyas repülőgéppel ketten repültek: Raft Malvil osztrák százados és a magyar Varga hadnagy. A Bécs - Lemberg útvonalon kitűnő gépek repültek, a Budapest - Bécs és később a Budapest - Krakkó szakaszon csak kimustrált katonai repülőgépeket használtak a pilóták. Emiatt sok volt a nem egyszer halálos kimenetelű baleset és végül háromheti üzemelés után az első magyar kereskedelmi repülőpostát megszüntették.

Ennek a repülőjáratnak állít emléket az 1993-as kiadású "75 éves a magyar repülő postabélyeg" emlékvélpár, amely a Magyar Bélyeggyűjtők Országos Szövetségének kiadása és Zsitva Szabolcs tervei alapján készült. Enyvezett papíron imitált főgazással 29964 db, kartonpapíron, hátoldalán a "Mabéosz Elnökség Ajándéka" felirattal 319 db létezik. [\[121\]](#)

A felsorolt városok érintésével közlekedő légiposta számára bélyeg is készült, amellyel a légipostai pótdíjat lehetett leróni. Megfelelő légiposta bélyeg hiányában erre az 1916-os kiadású Parlament postabélyegpár értékeinek felül-bélyegzésével nyílt lehetőség. A Repülő Posta-L bélyegpár kék 75 filléres bélyegére kárminvörös felülnyomással 1,50 korona, a két koronásra sötétkékekkel 4,50 korona értékjelzés került, amelyek az első légiposta bélyegeknél tekinthetők. A feladott küldemények légi pótdíja (20 grammonként) Budapest és Bécs között 1 K 50 f, Budapest és Krakkó között 2x1 K 50 f, valamint Budapest és Lemberg között 3x1 K 50 f volt. [\[122\]](#)

Az [50041-es motívumoldalon](#) felül a magyar "Repülő Posta" bélyeg 75. évfordulójának emléket állító emlékvélpár látható. Középen az első "Repülő Posta" bélyegek posta tiszta, és bélyegzett változatai, illetve alul a kiadás ötvenéves évfordulójának emlékére megjelent az 1966/67. Repülő (VII.) sorozat 1968-ban kiadott kiegészítő értéke látható alkalmi, első napi borítékon. A kiegészítő érték az első magyar repülőbélyeg 50. évfordulójára készült mélynyomással, 12 ¼: 11 ¼-es fésűsfogazással és 2,60 Ft névértékben Varga Pál tervei alapján. Kiadásának dátuma 1968. júl. 4.

05 A BUDAPEST - SZOMBATHELY REPÜLŐPOSTA JÁRAT 1920

A következő felülnyomott "Parlament" bélyegsor értékei ugyancsak az előzőekben már idézett 1916-os kiadású postabélyegsor 10 koronás értéke, amelyet a Budapest-Szombathely és a Budapest-Szeged között közlekedő légiposta részére felülnyomással látott el a magyar posta. Első alkalommal a Rákosmezőn tartott repülőnapon a Budapest - Szombathely járat megnyitásakor használták. A három félé légipostai pótdíjat a felülnyomás színével lehetett megkülönböztetni, a 3 koronás pótdíj zöld, a nyolc koronás piros, a tizenkét koronás kék színű felülnyomást kapott. Forgalomban volt 1920. nov. 7. (Rákosi Repülő Nap) - 1921. márc. [\[123\]](#)

A repülőnapról a továbbiakban Magyar Sándor navigátor-pilóta az első magyar óceánrepülés résztvevője emlékezik, akit "a nemzeti hadseregnek Horthy Miklós fővezér dicsőséges vezérlete alatt a fővárosba való bevonulását követően" Mátyásföldre helyeztek. Az ottani repülőszázad parancsnoka

Gergye József százados volt és a század tagjainak főtevékenysége azokban a napokban abból állt, hogy a vörös uralom alatt elszéledt legénységet és a szétszórt repülőanyagot összeszedjék. 1920 őszére valahogy sikerült egy munkaképes alakulatot fölállítani. A nehéz viszonyok között, gondos és fáradtságos munkával összeállított alakulat első nagyobb próbatétele a tervezett repülőnapon való részvétel volt. A kormányzó úr kitűnő jelenléte, a nézőközönség tömeges részvétele jól szolgálta a repülés propagandáját. Akkor kísérleteztek Magyarországon először hivatalos légi posta szállítással. Rákos-mezőről, a repülőnap színhelyéről indult három repülőgép Győr érintésével Szombathelyre. Óriási volt az érdeklődés főleg a bélyeggyűjtők részéről, a gépeket teherbírásuk határáig megraktuk postaszákokkal. Ma már mosolygok azon, milyen kezdetleges módszerekkel kellett dolgoznunk. Az egyik postagépen én ültem Mátyásffy József főhadnagy pilótával. Győrig együtt tartott a három gép, ott kellett ledobni a zsákokat. Mindegyik volt vagy hatvan kiló, alig tudtam megemelni és kihajítani az ülésből, nemhogy a célzásra gondot fordíthattam volna. Az egyik zsák, amit ledobtam, széles ívben repült a győri Duna-ág fölé és hatalmas csobbanással merült el a vízben. Győr után nagy hóviharba kerültünk, a két másik gép kénytelen volt leszállni. Mi Mátyásffyval elvergődtünk Szombathelytől nem messze Vép községig ott értünk földet nagy nehezen. Rossz látási viszonyok között vaktában ereszkedtünk le. Jellemző az akkori viszonyokra, hogy minden meteorológiai tájékoztatás nélkül indultunk útnak, rádióval való irányításról vakrepülő-műszerekről persze még csak nem is álmodhattunk. Mialatt mi az első postaszállítást bonyolítottuk le, Rákoson végbement a repülőnap másik nagy szenzációja Kovács Endre főhadnagy első ejtőernyős ugrása, akinek bátor tettéért személyesen gratulált a kormányzó úr is.^[124]

A leírtak tartalmával szinte megegyezően számol be az eseményekről Örvös János is a Magyar Bélyegújság 44. oldalán, "Az első és második repülőposta" című cikkében. Ebben kiemeli a repülőnap hatását a repülőposta és a hazai légiközlekedés beindítására és további fejlődésére. A fejlődéshez nélkülözhetetlen előzmények azonban már korábban végbementek. Elsőként a léggömbsport művelői a Magyar Automobil Club (MAC) megalakítását 1902 elején határozták el, majd megépítették a "Turul" léggömböt, melynek repüléseit a nemzetközi szakirodalom is számon tartja. Erről az első fejezetben a 10012-es és 10013-as motívumoldalak kapcsán esett már szó. A MAC 1902-ben önálló repülési szaklapot is indított "Aeronauta" névvel. Mivel csak léggömbrepüléssel kívántak foglalkozni, a motoros repülés támogatói megalakították az "Aviatikai Bizottságot" amelyet a FAI 1910. okt. 22-én vett fel tagjai sorába. A léggömb és a repülő bizottságok egyesítéséből 1912. januárban nemzeti légügyi szervezet alakult a Magyar Aero Szövetség (MAESZ), amely a FAI előírásainak megfelelően adta ki a különböző engedélyeket, többek között a pilótaigazolványokat. A Szövetség 1918 januárjában nemzetközi konferenciát rendezett Budapesten a légi felségjog és a nemzetközi légi jog témakörében. 1927-ben a Szövetség megépítette a "Hungária" léggömböt, mely 1937-ig hajtott végre repüléseket. Köztük az első fejezetben már ismertetett 1933-ban szervezte első magyar ballonpostát a lebonyolítását.

Ezek az előzmények segítették a Magyar Aeroforgalmi Részvénytársaság (MAEFORT) Budapesten az első magyar légiközlekedési vállalat megalakulását 1920. febr. 11-én. A háború után megmaradt katonai repülőgépek, felszerelés, repülő és műszaki személyzetek, repülőterek polgári célú felhasználására, 50 millió korona alaptőkével. 1920. máj. 12.-én indította első postajáratát Albertfárváról - Szegedre, melyet rendszeres kísérleti jellegű postarepülések követtek. A vállalat kezelésébe vette a budapesti, szegedi, szombathelyi, székesfehérvári és miskolci repülőtereket, javítóműhelyt rendezett be Székesfehérváron, és június 1-én Szegeden pilótaképző iskolát nyitott. A repülőgéppark korszerűsítése céljából repülőgépeket rendelt az aszói Magyar Lloyd és a MÁG repülőgyárártól (Phonix és kétüléses Fokker típusokat). 1920 októberére már 22 db forgalmi és oktató repülőgép állt a vállalat rendelkezésére és megközelítően ugyanennyi sérült, de javítható repülőgép mellett. A MAEFORT tevékenységét okt. 27-én kiterjesztették a lakosság részére történő légi posta küldemények szállításra is. November 7-én Rákos-mezőről repülőnap keretében indult az első ilyen

szállítmánnal repülőgép Szombathelyre, majd hasonló járatot indítottak Szegedre is. A MAEFORT nevezett két járatáról útközben ejtőernyővel dobtak le postai küldeményeket több alkalommal Pápa és Győr, illetve Nagykanizsa és Kiskunfélegyháza felett. Az állam 1921. aug. 12-én 14 millió koronát fizetett a vállalatnak azért, hogy fenntartsa a szükséges katonai készenlétet abban az évben, de ennek igénybevételére már nem került sor. Magyarországnak az Antant határozata értelmében minden repülőgépet meg kellett semmisítenie a tartozékokkal együtt, a vállalatot meg fel kellett számolni. Ez a MAEFORT 1921. dec. 6-i közgyűlésén következett be.^[125]

A postajáratokról hasonló tartalommal nyilatkozik Örvös János is, a Magyar Bélyegújságban "Az 1920/21 évi magyar légiposta" című cikkében a 62. oldalon. Itt leírja a kísérleti Budapest-Szeged-Budapest járat megindítását és a kiskunfélegyházi ledobást is. A hazai légiposta megindítása egyébként a MAEFORT és a Magyar Királyi Posta között létrejött szerződés alapján valósult meg.

Az [50051-es motívumoldal](#)on felül, az 1920. Légiposta - L sorozat három-három értéke látható posta tiszta és bélyegzett változatban. Alul a jobb és a bal alsó sarokban egyaránt két nem postai kiadású, közepén a "Repülőnap Rákoson 1920. nov. 7-én MAESZ" feliratú alkalmi bélyeg látható: A két szélén látható bélyegek vágott változatban 40 mm-es külső átmérőjű körön belül a repülő bémuló tömeg bélyegképpel, fehér alapon téglavörös, lila, és barna színváltozatban kerültek kiadásra. Az idézett katalógus "ritka" jelzővel illeti. Az idézett katalógusoldal 71.03-as bekezdés 1-es pontja szerint. A két önálló bélyeg a repülőnap reklámja "Repülőnap Rákoson, 1920. nov. 7-én" felirattal a tömegek feletti repülőgép képével, a Pinterits Sándor szerkesztésében megjelent légiposta album alkalmi bélyegek oldalán is megtalálható 1920-as évszámmal jelezve.

Ugyancsak alul, a leírt két bélyeg között látható másik két "BUDAPEST-SZOMBATHELY 1920 REPÜLŐPOSTA" feliratú, (az évszám a posta szó "O" betűje fölött) kétszárnyú repülőgép kétoldalt virágdíszítés bélyegképű, gyengén fogazott, 40x20 mm-es méretű önálló alkalmi bélyeg. A közöttük elhelyezkedő két értékből álló, az önálló bélyegekkel azonos ábrájú bélyegív. Az idézett katalógusoldal 72.01 bekezdése szerint. A bélyegív forgalomba hozatalához a posta nem járult hozzá.

Az [50052-es motívumoldal](#)on felül egy "Budapest-Szombathely, 1920. Repülőposta" az előző motívumoldalhoz bemutatott bélyeg és a légi posta megnyitásának a Rákos-mezőn használt alkalmi bélyegzője látható. Az ovális alkalmi betűzőt az első napon használta a posta, amelyet két példányban készítettek el és a repülőtéren felállított két sátorban használták. Az ovális betűző közepén angyalos címer látható, felül a "LÉGIPOSTA MEGNYITÁS", alul az 1920. NOV. 7. és a "RÁKOSI REPÜLŐ NAP" felirat.

Az előző motívumoldalhoz csatlakozva itt került elhelyezésre a Magyar Aero Szövetség által későbbi dátumokkal kiadott három reklámbélyeg is. A jobb és baloldali 1935-ből, az alsó 1936-ból. A bélyegképeken kétfedelű repülőgép látható, amely fölött a "Magyar Aero Szövetség" felirat, alatta pedig a "Mobil oil Aero Sphinx", és az "Aero Bezine" feliratok. A bélyegek a korai harmincas években 30x40 mm-es méretben vegyes színezéssel kerültek kiadásra.^[126] Az idézett katalógusoldal 78.01-es bekezdése szerint.

Még ezen a motívumoldalal alul pedig egy 1920-ban futott levél, melynek feladási díja tizenkét korona, a levelezőlapé nyolc a nyomtatvány és újság díja ekkor három korona volt. A levél minden hús grammja három koronával volt drágább.^[127] A tizenkét koronás postai feladás díján kívül az érkezési betűző és a megnyitás alkalmi bélyegzője mellett a Győr 2 katonai cenzúrabélyegző is látható.

A repülést nyilvántartó katalógusban az évszám 1920. nov. 7. sorszáma 82-85, a repülés fajtája a Légiposta megnyitás alkalmával a Rákosi repülőnapon a Budapest-Szombathely repülési útvonalon

továbbított levél. A motívumoldal alján látható első repülés borítékon fedélzeti bélyegzőt is alkalmaztak. A Repülési Lexikon idézett kötete szerint is volt postai ledobás, a Győrbe, Pápára és Sopronba szóló küldemények esetében. Ugyanakkor az idézett katalóguspontban téves a MALERT utalás, mivel 1921. dec. 6-ig még MAEFORT volt, igaz ez volt a MALERT elődszervezete. Ezt a következő motívum bevezető soraiban a légi társasággal kapcsolatban idézett dokumentum is alátámasztja.

Az [50053-as motívumoldalon](#) felül egy futott levelezőlap az előző motívumnál megismert nyolc koronás bélyeggel bérmentesítve. Alul egy ugyancsak futott levél a teljes légiposta bélyegsorrallal. Ezeket a bélyegeket az egyes küldeményeken csak a Budapest 72-es, vagy pedig a Szombathely 2-es számú postahivatalok bélyegezhették le, ami láthatóan érvényesült a levelezőlap és a levél esetében is. A repülést nyilvántartó katalógus szerint a levelezőlap továbbítási dátuma 1920. nov. 16-20. közötti a sorszáma 87-es, útvonala Budapest-Győr az érkezési bélyegző dátuma alapján igazolható a gyűjteményben itt elfoglalt helye. A Szombathely 2-es postafiók bélyegzője, a feladó és a levelezőlap címzése is erre utalnak.^[128] A feladó Hoffmann Jenő volt a "Pannonia" bélyeg-egyesület főtitkára a John J. Latham katalógus 22. oldalán talált fényképes információk szerint. Vélhetően a gyűjteményben meglévő hasonló levelezőlapra ezért kerülhetett a körülményes betűző.

06 AZ IKARUSZ - L BÉLYEGEK LÉGIPOSTA KÜLDEMÉNYEKEN 1924 - 1925

A Magyar Légiforgalmi Részvénytársaság (MALERT) 1922. nov. 19-én alakult magyar légiközlekedési társaság, székhelye Budapest. Járatai kezdetben Budapestet Béccsel és Belgráddal kötötték össze.

Az Aeroexpress Részvénytársaság Budapest, 1922. dec. 22-én a repülési tilalom feloldását követően alakult német érdekeltségű légitársaság. Az akkor legkorszerűbb személyszállító repülőgéptípusnak számító Junkers F13 gépekkel kezdte működését, kezdetben alkalmi és sétarepülések lebonyolításával. A német Junkers Repülőgépgyár által létrehozott regionális Transeuropai Unio tagjaként egy Genf - Isztambul között tervezett légi járat Bécs és Budapest közötti szakaszának üzemeltetésére jelölték ki az új vállalatot. A Bécs - Budapest járat elsőként indult be 1924. ápr. 11-én. Kísérleteket folytattak éjszakai repülések bevezetésére is. A teljes útvonal berepülésének kikísérletezése céljából Újváry László pilóta Ankarába is elrepült egy szárazföldi változatra átszerelt F13 géppel az Unio megbízásából, de a tervezett járatot már nem tudták beindítani. Ugyanakkor az F13 hidrolán változatával rendszeres forgalmat bonyolított le az Aeroexpress Rt. a Balaton felett. Főleg az üdülőszezon beindításától indította járatait Siófokról, az első repülésére 1923. jún. 29-én került sor. A típus szárazföldi változatával újságot és postát szállítottak a pilóták, akiknek az átképzését a különböző változatok között is az Aeroexpress Rt. állománya biztosította. Siófokon volt a hidrolán - átképzés, míg az úszótalpak le és felszerelését Albertfalva repülőtéren végezték, ahol a szárazföldi változatra történt az átképzés. Nevezetes távolsági repülést hajtott végre Mayer István igazgató fő-pilóta, aki 1923 májusában a szombathelyi püspököt Rómába és visszaszállította. A Transeuropai Unio a német támogatás megvonását követően 1925-ben megszűnt, az Aeroexpress Rt. pedig ennek következtében csődeljárással befejezte működését.

Junkers F13 német gyártmányú, alsószárnyas, dugattyús-motoros utasszállító, a világon az első teljesen fémépítésű repülőgép, mely Otto Reuer mérnök tervei alapján készült. A prototípus 1919. jún. 25-én repült először. A repülőgép kiválóságát mutatja az is, hogy a D-I jelű prototípus tíz évig volt forgalomban és újabb tíz évig repült még más egyéb kísérleti célból. Törzse acélső rácsszerkezet hullámlemez borítással. Személyzete egy fő, utas személyzet négy-öt fő. A pilótafülke nyitott. A szárny fémépítésű szintén hullámlemez borítású. Futóműve hárompontos nem behúzóható, féroksúszós. Hajtóműve egy darab Junkers L-2 típusú 170 kW teljesítményű motor. A sorozatban gyártott típust az

évek során mind nagyobb teljesítményű motorokkal szerelték fel, hidroplán változatban is létezik, az egész világon sok légitársaság használta. Az első külföldi megrendelő a LOT lengyel légitársaság volt. 1925-ben a világ repülési útvonalhálózatának harmadrészén üzemelt ez a típus. Az AEROEXPRESS légitársaság hat darab hidroplán változatú Junkers F 13-at üzemeltetett a Dunának a mai Gellért tér környékén elhelyezkedő repülőtérként is használt folyószakaszáról. Az üzemeltetés a Budapest-Bécs-Budapest útvonalon 1920-1926 között valósult meg. A Szovjetunióban 1927-től licence alapján gyártották. Az 1921-ben Magyarországra került típusok közül egykor az Ad Astra svájci légitársaság tulajdonában volt repülőgép napjainkban a Közlekedési Múzeum tulajdonában kiállítva látható. Adatai: fesztáv 17,75 m, hosszúság 10, 50 m, magasság 3, 50 m, szárnyfelület 40,0 m², max. felszálló tömeg 1850 kg, legnagyobb sebesség 140 km/h, hatótávolság 600 km.^[129]

Örvös János "Az 1920/25 évi magyar légiposta" című cikkében, amely a Magyar Bélyegújságban jelent meg, a 77. oldalon beszámol, hogy a posta első ízben 1923-ban kötött megállapodást a MAEFORT-ból alakult MALERT-tal. A cikk az 1929-ben kiadott Aviatikai Évkönyvben megjelent "Légi forgalom és a posta" című cikkekre hivatkozik. Ezzel Forster Károly pontos felsorolására utal az 1922-1925 között lebonyolított postajáratok összesítését illetően. Forster Károly, mint a Magyar Királyi Posta főigazgatója személyesen irányította ekkor a légiposta ügyeket ezért az ő tollából megjelent cikk, fontos adatokat szolgáltat bármely légiposta album összeállításához. Cikkét idézve kiderül, hogy a légiposta forgalom akkor indult meg Magyarországon, amikor a posta erre nézve szerződést kötött a francia-román tulajdonú légiforgalmi rt.-vel. Ennek a szerződésnek az értelmében indult meg a légipostai forgalom a Budapest-Bécs-Strassburg-Párizs útvonalon 1922. május 4-én Franciaországgal, majd kicsit később Ausztriával 1922. július 21-én. A Bécs - Prága - Varsó útvonal megnyitását követően következett a szerződés megkötése 1922. szeptember 7-én Lengyelországgal. A következő megállapodás a Budapest-Belgrád-Bukarest-Konstantinápoly repülési útvonalra vonatkozott. Ennek érdekében kétoldalú szerződések megkötésére került sor 1923. máj. 15-én Jugoszláviával, 1924. máj. 11-én Romániával és 1924. okt. 24-én Törökországgal. A MALERT párizsi járatához tartozó repülőgépek 1925-től Svájcban át közlekedtek, így 1925. ápr. 15-én Svájjal is felvettük a légipostai kapcsolatot a megkötött szerződés alapján. Ezután a svájci társaság vonalát használva Prágával is cseréltünk légipostai zárlatokat 1925. júl. 1-től. Ezt a repülési lexikonnak az útvonalszerződések kapcsán idézett kötete is megerősíti.

Ugyancsak Örvös János számol be a Magyar Bélyegújságban "A magyar légiposta fejlődése" című cikkében az 1924-es kiadású új légiposta bélyegekről, hiszen a régiék csak 1922-ig voltak felhasználhatók. Az Ikaruszt Budapest felett ábrázoló bélyegeket "szerencsétlen módon megcsinált" daraboknak nevezi, félreértve a vélhető kifejezési szándékot a repülőgép főváros feletti megjelenésére vonatkozóan. A rossz nyelvek szerint ugyanis a madár főváros feletti megjelenését követően azonnal kényszerleszállást hajtott végre.^[130]

Az [50061-es](#) motívumoldalon az 1923-ban Helsinkiben alakult Finnair légitársaság által 1924-től rendszeresített Junkers F 13-as típus látható a légi társaság által kiadott képeslapon. Felül a képeslap üres címzési oldala, alul a fénymásolt előlapja tekinthető meg.

Az [50062-es](#) motívumoldalon két teljes 1924. Ikarusz - L bélyegsor látható, felül a bélyegzett, alul a posta tiszta változat. A sorozat Megyer Meyer Antal tervei alapján, könyvnyomással, 14¹/₄: 14-es fésűsfogazással, 18600 korona névértékben készült el a légiposta küldemények bérmentesítésére. Elsőként a lilás - barna (piros) színű száz, zöld (fűzöld) színű ötszáz, barna (sárgás-barna) színű ezer és a kék (világoskék) színű kétezer koronás értékek kerültek kiadásra 1924. ápr. 4-én. A vörös ibolya (ibolya) színű ötezer és a sötétkék (kék) színű 10000 koronás értékek később, 1924. jún. 16-án.^[131]

Az első alkalmi légiposta járatot a Budapest-Esztergom-Budapest repülési útvonalon, két alkalommal 1924. szept. 23-án, és szept. 25-én az "Első magyar filatelisták napja" során szervezték. A két szállítás alatt, mintegy tízezer küldeményt vittek a repülőgépek. Mindkét különjárat betűzése természetes része a gyűjteménynek, amelynek egykori légipostai szállítását az Aeroexpress Rt. hidroplánja végezte. A Gellért tér előtti Duna-szakaszról induló repülőgép ugyancsak a Dunán szállt le Esztergomban.

Az [50063-as](#) és az [50064-es](#) motívumoldalon a Budapest-Esztergom Szept. 23.-i és az Esztergom-Budapest Szept. 23.-i "ELSŐ MAGYAR FILATELISTA NAP BUDAPEST 1924. szept. 20.-24." kék feliratú levelezőlapok hátoldala látható felül, míg alul ugyanezen levelezőlapok fénymásolt előoldalai. A Budapest-Esztergom-Budapest alkalmi légipostához az 1924-es légiposta bélyegeket használták, melyen kívül a "Légiposta Budapest-Esztergom" és a "Légiposta Esztergom - Budapest" szövegű alkalmi betűzés is a küldeményekre került az irányító betűzések mintájára. Esztergom úgy az érkezéskor, mint az indításkor a különböző típusú rendes helyi és kelti bélyegzőket használta. Levélzárók kiadására azonban nem került sor. Ezen kívül egyvonalú "Légipostával érkezett" betűzést is alkalmaztak. Kétirányú küldött és érkezett levelezőlapok léteznek szeptember 23-i és 25-i dátummal egyaránt.^[132]

A repülést nyilvántartó katalógusban sorszáma 130-as és 131-es, évszám 1924, dátum szeptember 20-25, útvonal Budapest-Esztergom, első repülés, fedélzeti és érkezési bélyegzés. Megjegyzés az első Magyar Filatelisták Napjából.^[133]

Az [50065-ös](#) motívumoldalon a piros feliratú I. MAGYAR FILATELISTA NAP 1924. BUDAPEST szept. 20.-24." Budapest-Esztergom Szept. 25.-i levelezőlap hátoldala látható felül, míg alul ugyanezen piros levelezőlap fénymásolt előoldala.

07 I. BÉLYEGHÉT SZEGED ÉS A LEVÉLZÁRÓ ÁRAZÁSA 1925

Az I. Szegedi Bélyegkiállítás alkalmából a második légi járatot "visszatérítés" alapján engedélyezte a posta 1925. ápr. 13-án, vagyis a légi járat rendezősége visszatérítette a feladók által befizetett légiposta pótdíjat. A rendezvény napján kb. húszezer küldeménnyel jött és ment is a légi járat a Budapest-Szeged-Budapest repülési útvonalon. A posta az oda- és visszaútnál egyaránt keretes repülőgéppel díszített irányítói alkalmi bélyegzőt használt csakúgy, mint az esztergomi alkalmi járat esetében. A Budapest-Szeged szövegű lila, míg a Szeged-Budapest feliratú nyomaté fekete színű gumi betűzés volt. A küldeményeken lévő bélyegeket Budapesten a 72-es számú postahivatal helyi és kelti légiposta betűzővel értéktelenítették. Szegeden viszont az erre a célra készült "Légiposta Szeged 1925. ápr. 13." szövegű és harminc milliméter átmérőjű helyi, és kelti, valamint a téglalap alakú betűzőket használták. Szegeden a beérkező küldeményeket egysoros "Légipostával érkezett" ötvenegy milliméter hosszú érkezési betűzéssel és a kiállítás régi stílusú alkalmi (nem légi) betűzésével látták el. Budapesten háromféle érkezési betűzőt alkalmaztak a kezelés gyorsasága érdekében: amelyek közül az első a rendes keretes érkező, a második az egysoros (százhusz milliméter hosszú) és a harmadik a kétsoros betűzést (hetvenhat X huszonkét milliméteres).

Valamennyi "Légipostával érkezett" szöveg fekete színű. A szegedi alkalmi légipostajárat idején a rendezőség két alkalmi bélyegyet is kiadott, melyet azonos típusban Haranghy Jenő grafikusművész, tanár tervezett és litográfiai módon sokszorosítottak. A szegedi Tisza híd előtt egy szegedi vidéki házaspár nézi a magasban szálló repülőgépet. A posta azonban nem engedte meg a küldeményekre való felragasztásukat, mert 1000 korona, illetve 2000 korona értékjelzéssel is el voltak látva. Erre az értékjelzést és a "korona" szót eltávolították, de ezek használatát sem engedélyezték és csak a postai

alkalmazott figyelmetlenségéből eredően kerülhettek ilyen bélyegek a levelekre. A nem postai kiadású légi alkalmi bélyegek: 40x30 mm-es méretben, fogazva "Aero Szeged - Budapest" szöveggel: 1000 koronás értékben (lila és zöld) és értékjelzés nélkül, valamint 2000 koronás értékben (barna és szürke) és értékjelzés nélkül, vágott vagy próbanyomat formátumban léteznek.^[134]

Az Örvös János által megfogalmazott gondolatokat katalógusban pontosítva is olvashatjuk. Az első félhivatalosan kiadott levélzáró az 1925. április 7-14 között Szegeden megrendezett Első Bélyeghétre készült el. Ezeket a levélzárókat a rendezvény költségeinek fedezésére adták ki, és segélybélyegként szerepeltek. A levelezőlapokra 1000, a levelekre 2000 korona értékű bélyegeket kellett ragasztania - természetesen szigorúan csak önkéntes alapon. A 8607/X. sz. postai rendelet értelmében a küldeményeket 7000, illetve 12000 korona értékű postabélyegekkel kellett ellátni. Miután az értékjelzést később kifogásolta a posta azt megváltoztatták és a bélyegek jobb felső sarkában három nullával jelentek meg. Az eredeti változatból azonban mégiscsak forgalomba került néhány darab. A levélzáró bélyeget Haranghy Jenő, a Képzőművészeti Főiskola tanára tervezte. Az 1925. ÁPR. 11-17. AERO SZEGED-BUDAPEST alkalmi levélzáró bélyeg a Hortobágyi híd fölött átrepülő gépet és a bal oldalán felesége mellett szűrben háttal álló földműves férfit ábrázol. A bélyeg fogazott, 65x35 mm méretű, lila, zöld középrésszel 1000 koronás, barnáspiros szürke középrésszel 2000 koronás, illetve mindkét színváltozat 000-ás értékjelzéssel is megjelent.^[135] Az idézett katalógusoldal 72.02 bekezdésének "a", "b", és "c" pontjai alapján.

Az [50071-es](#) motívumoldalon felül az I. Szegedi Bélyeghét alkalmával futott levelezőlap 7000 korona értékű légiposta és más postabélyegekkel bérmentesítve, a bélyegeken a 72-es számú postahivatal helyi és kelti légiposta betűzőivel. A levelezőlapon látható bélyegzők mindegyike fekete színű, a repülőgéppel díszített irányítói bélyegző és a légiposta rajegy keretes. A jelzett betűzőkön kívül látható még lila és zöld színű értékjelzés nélküli alkalmi bélyeg "AERO SZEGED-BUDAPEST" felirattal. A motívumoldalon alul található a levelezőlap fénymásolt előoldala rajta a téglalap alakú kiállítási betűzővel és a szegedi eljárásoknak megfelelő a "Légiposta Szeged 925. ápr. 13." szövegű harminc milliméter átmérőjű légiposta kelti betűző. Az 1924-es postai kiadású Ikarusz-L bélyegsor értékeinek Mitchel katalógus szerinti sorszáma 383-as, 384-es, 385-ös és 386-os, az 1921/1925-ös kiadású Koronás Madonna postabélyegsor 3000 koronás értékének 378-as, az 1921/1923. Parlament sor értékének 365-ös.^[136]

A repülést nyilvántartó katalógus szerint sorszám 136-os, dátum 1925. április. 13. repülési útvonal Budapest-Szeged-Budapest, lila és fekete fedélzeti és légipostai bélyegzés. Az első félhivatalos levélzáró, amely az I. Szegedi Bélyeghétre készült el. A légipostai szállításra a MALERT Fokker VIII-as típusú repülőgéppel került sor.^[137]

Az [50072-es](#) motívumoldalon felül a kiállításon bemutatott két-két levélzáró 1000 és 2000 korona értékjelzésekkel, alul a kiállítás alkalmi és a szegedi légiposta érkezési bélyegzőjével ellátott egy-egy értékjelzéssel bíró bélyeg borítékdarabon.

Az [50073-as](#) motívumoldalon felül a barna-szürke, 2000 koronás bélyegből egy négyes szelvény látható, amelynek darabjairól az értékjelzés 000-ás, hiányzik. Alul is négy darab bélyeg értékjelzés nélkül, egy - egy ívszéli barnáspiros-szürke és lila-zöld az alsó rész felső sorában, míg az alsóban ívszél nélkül ugyanilyenek.

A következő nagyobb gyűjtői esemény a II. Magyar Filatelist Nap volt, amelyre 1925. dec. 12-14-én került sor. Erre az alkalomra egy képes levelezőlap és három levélzáró készült. Ezek egyike a Przemysli Ballonposta tízéves emlékére jelent meg és az első fejezet 10022-es motívumoldalán látható. A másik két levélzáró közül az egyikken egy holló csőrében levéllel a Vajdahunyad vár fölött látható, Haranghy Jenő tervei alapján 36x56 mm-es méretben, vágott és fogazott változatban, illetve sárga és fehér alapon barna színekben készült. A "II. MAGYAR FILATÉLISTA NAP LÉGI ÚTJA 1925 DEC:" feliratú bélyegzővel a fehér alapon is létező levélzáró hiányát igyekszünk feledtetni, melynek reklámfelirata: "Bélyegkiállítás, vásár, csere, árverés, légiposta, tombola." Egyszóval minden, ami a gyűjtőket boldoggá teheti. Vélhetően ezeknek köszönhetően a rendezvény igen sikeresnek bizonyult.^[138]

Az [50081](#)-es motívumoldalon felül a II. Magyar Filatelist Nap alkalmából kiadott levelezőlap hátoldala a rendezvény három alkalmi bélyegzőjével és a hollót ábrázoló alkalmi sárga bélyeggel. Ez utóbbi a bélyegen halványabban látszik, mint a tőle jobbra középen és a jobb oldalon látható alkalmi bélyegző, alul a levelezőlap képes oldala. A Koronás Madonna bélyegsor értékének az előbb hasonló céllal idézett dokumentum alapján a Mitchel katalógus szerinti sorszáma 376-os.

A repüléseket nyilvántartó katalógus szerint 141-es sorszám, dátum 1925. dec. 12-14. az útvonal helyett Budapest, Repülőverseny felirat olvasható, ezen kívül a különleges postai bélyegzés két féle levélzáró és a II. Magyar Filatelist Nap.^[139] Az itt olvasható repülőversenyéről nincs további információ.

60 A REPÜLÉS ÉS A FILATÉLIA TALÁLKOZÁSA 1927-1933

A Magyar Aero Szövetség biztosította annak feltételeit, hogy a nemzetközi keretekkel összhangban folytatódjék és fejlődjék a hazai légiforgalom, mely kiterjedt a légtérhasználat szabályozására és rendjére is. Ebben az időszakban a világon zajló eseményekhez hasonlóan Magyarországon is megtörténtek a kezdeti lépések és a repülés minden kategóriájában és lezárult a hőskor. A motoros repüléshez hasonlóan a repülés minden kategóriájára kiterjedően folytatódtak a különböző változások, illetve a repülés egyetlen kategóriájában sem torpant meg a fejlődés. A kategória szerinti eredeti besorolás rendjét figyelmen kívül hagyva és csupán a történések sorrendjét figyelembe véve megállapíthatjuk, hogy a vitorlázórepülés magyarországi kezdete 1929-ben, a Schwarz Dávid tevékenységét és emlékét felidéző Zeppelin léghajók megjelenése Magyarországon 1931-ben történt meg. Az első magyar óceánrepülés végrehajtása is 1931-ben és az első magyar ballonposta repülés végrehajtása két évvel később 1933-ban történt. A motoros repülés fejlődésének harmadik időszakára bekövetkezett változások hatalmas léptékben folytatódtak a Trianoni Békediktátum és a kezdődő világgazdasági válság kedvezőtlen hatásainak ellenére. A korlátozások, illetve a tiltások részleges feloldását követően megkezdte magyarországi tevékenységét az AEROEXPRESS, majd megalakult a MALERT, és megtörtént a Magyar Aero Szövetség szervezeti felépítésének végleges kialakítása. A Szövetség új szervezeti keretek közötti működésével és a légitársaságok megalakulásával egy időben fejlődésnek indultak a repülőgép és motorgyárak létrejött és fejlődésnek indult a repülőtér hálózat. A kezdeti balesetekkel terhes 1920-as időszak után a légiposta és utasszállító forgalom egyaránt rohamos fejlődésnek indult. A motoros repülés harmadik időszakában a Trianoni Szerződés tíz éves évfordulójához közeledve elmondhatjuk, hogy a repülés minden kategóriájára jellemzővé vált a konszolidációt követő fejlődés lendületes megindulása.

Magyarországon továbbra is sűrűn követték egymást a különböző nemzetközi elismerést is kiváltó repülő események. A fejezet címében szereplő időszak alatt kezdődött meg további két, a tevékenység

jellege alapján teljesen elkülöníthető-repülőesemény és eseménysorozat, amely ugyancsak hozzájárult a repülés és a filatélia kapcsolatának erősödéséhez. Mindkettőre jellemző volt a repülések végrehajtásának alkalmi jellege, a repülés kapcsán alkalmi postai küldemények, bélyegek, bélyegzők használata, a gyűjtők és a repülés erősödő kapcsolata. Mindkét esemény 1930-ban kezdődik. Az egyik a tervezés szintjén megjelenő - az első a magyar óceánrepülés - az időszak végére be is fejeződik római tragédia utáni alkalmi repülésekkel. A másik a kilencedik fejezet időszakára átnyúló eseménysorozat a fikprok-filprok repülések. Ezek lesznek a következő, hetes és nyolcas, illetve a katalogizálás szempontjainak figyelembevételével számozott 61-es és 62-es fejezetek.

A motoros repülés fejlődésének 1927-1933 között zajló harmadik időszakát a következő motívumok köré célszerű csoportosítani:

- 01 A IV. Magyar Filatelista Nap Győr
- 02 A repülő (I.) - L és az Ikarusz portó légipostabélyegek
- 03 Lampich Árpád és az L-2 Róma túragép
- 04 A LEHE körrepülés Budapest fölött 1930. szeptember 4.
- 05 A Malert megalakulása és kezdeti működése 1922-1930.
- 06 A Budapest-Nyíregyháza és a Budapest-Miskolc légi járatok
- 07 A LEHE II. repülőnapja Mátyásföld 1932. IX. 1.

01 A IV. MAGYAR FILATELISTA NAP GYŐR 1927

A rendezvényt Budapesten szervezték 1927. máj. 1 -4-én, amelynek másnapján engedélyezte a posta vezérigazgatósága a Budapest - Győr közötti alkalmi légipostát. Ez az alkalmi járat az eddigiekkel szemben az első olyan postarepülés volt, melynél az igazgatóság visszatérítést nem adott. Kizárólag alkalmi képes levelezőlapot lehetett feladni, melyre 28 fillér bélyeget kellett felragasztani, a kötelezően előírt alkalmi bélyeg mellett. Ez utóbbit az első napon még egy pengőért lehetett jegyezni, azonban a következő naptól már két, három pengőt is elkértek érte, végül összesen 677 darabot adtak el. A Cidna menetrendszerű Budapest - Wien postagép vitte magával a zárlatot, amelyet a Győr melletti Hecsepusztán dobtak le. A küldeményeken lévő bélyeget a IV. Magyar Filatelista Nap henger alakú betűzőjével bélyegezték le, amelynek művészi módon kézzel készített rajza egy régi postakocsi felett elszálló repülőgépet ábrázol. A betűző szövege: "IV: Filatelista Nap Budapest. Bélyegkiállítás 1927." Ugyancsak a levelezőlapra került egy lila színű irányító alkalmi (fedélzeti) betűző, mely azok eddigi típusának megfelel, vagyis: "Légiposta" alatta repülőgép és a "Budapest - Győr" szöveg.^[140]

Alkalmi bélyeg az előző hasonló rendezvényeken használt 36 x 56 mm méretű, téglalap alakú, fogazott és vágott változatban, fehér és sárga, alapon készült fekete holló csőrében levéllel a barna színű Vajdahunyad vár fölött. A másik egy fehér alapon barna színű lovas futárt ábrázol levéllel a kezében, a fogazott bélyeg mérete 33 x 40 mm. A bélyegek tervét Haranghy Jenő művész tanár tervezte. A rendezvény alkalmából mindkét bélyeget felülnyomták a "IV. Filatelista Nap Légi útja Budapest - Győr" feliratú bélyegzővel és a fekete színű repülőgép és lovas postakocsi kontúrral.^[141] Az idézett katalógusoldal 791.01-es bekezdésének "c" pontja szerint.

A [60011-es motívumoldalon](#) felül látható a IV. Magyar Filatelista Nap alkalmi levelezőlapjának hátoldala 25+3 filléres bélyegekkel, normál bérmentesítéssel. A bélyegeken a kiállítás alkalmi bélyegzője a fekete lovas postakocsit és repülőgépet tartalmazó bélyegzővel és egy kerek bélyegző, melynek szövege: "Bélyegkiállítás Budapest 1927. május. 2." Ezen kívül látható még a lila színű keretes

irányítói bélyegző is az ismert stílusban és egy sárga alapon fekete feliratú légi posta ragjegy. Alul látható a rendezvény alkalmi levelezőlapjának fénymásolt képes oldala a felülnyomott alkalmi bélyeggel, amely a fehér alapon barna színű Vajdahunyad vár fölött fekete hollót ábrázol csőrében levéllel. Az 1926-os kiadású Pengő - Fillér (I.) bélyegsornak a levelezőlap hátoldalán látható értékei növekvő sorrendben 413-as és 420-as számúak a Mitchel katalógus szerint besorolásuk alapján.^[142]

A repülést nyilvántartó katalógus szerint a repülés sorszáma 156, dátuma 1927. május 2, útvonala Budapest - Győr, lila színű fedélzeti bélyegző, a IV. Filatelist Nap alkalmából történt CIDNA repülés, levélzáróval.^[143] Az idézett katalógus 28. oldalán alul és a 60011-es motívumoldalon felül szinte ugyanaz a levelezőlap látható.

A 60012-es motívumoldalon balra fenn egy légipostai levelezőlap fénymásolt hátoldala. A laptól jobbra egy a filatelist nap légi útja alkalmából a "IV. Magyar Filatelist Nap Budapest 1927. május. 1-4." felülnyomással ellátott sárga alapon barna színű bélyegpár. A bélyegpár alatt egy fehér alapon barna színű hasonló önálló bélyeg és egy fehér alapon barna színű és felülnyomású kiállítási alkalmi bélyeg. Mindkettőn az eredeti, a bélyegkép lovas futárt ábrázol levéllel a kezében mérete 33x40 mm-es fogazott barna és fehér színű ifj. Richter aláírású bélyeg.^[144] Az idézett katalógusoldal 11.02-es bekezdése szerint. A motívumoldalon alul az eredeti levelezőlap, a 689-es számú nyomtatvány előoldala a kétfilléres bélyeggel és az értékmentesítő bélyegzővel, valamint a háromszög alakú piros repülőgépet és fordított dátumot tartalmazó magánbetűzés. Az 1926. évi Pengő - Fillér (I.) sorozat postabélyegének Mitchel katalógus szerinti sorszáma az előző motívumoldalon hasonló céllal idézett katalógus szerint 412-es.

A motívumoldalon alul látható kétes értékű alkalmi légiposta végrehajtására utaló filatéliai, u. n. szívességi dokumentumok megjelenéséről számolt be Örvös János a Magyar Bélyegűjság IV. évfolyamának 16. számában. A jelzett objektumok idegen nyelvű felirattal az 1927-es szezonnyitó repülőbemutató alkalmából, azonban rossz április 17-i dátummal készültek, nyilvánvalóan a külföldi elhelyezés szándékával és a félrevezetés céljából jelentek meg. Örvös figyelmezteti olvasóit, hogy erre vonatkozóan sem a filatéliai ügyekkel foglalkozó sajtó sem a postai Rendelet Tára nem értesítette olvasóit, illetve a munkatársait. Ezért nyilvánvaló a megtévesztés szándéka. A külföldi elhelyezés szándékára vall az is, hogy a magán eredetű háromszög alakú alkalmi betűzés csupán egy repülőgépet mutat, a dátumban pedig először a nap, hónap és az évszám szerepel. Az is bizonyos, hogy ilyen magyar betűzést soha senki nem alkalmazott, ami egyébként egy sorszámozott nyomtatványra került piros színben. Az olvasható szöveg szerint, mindössze 1000 db ilyen nyomtatvány készült, amelyen egy kétfilléres bélyeg és a "Mátyásföldi repülőtér", nagy kör alakú helyi és kelti bélyegzője látható.

02 A REPÜLŐ (I.) - L ÉS AZ IKARUSZ PORTÓ LÉGIPOSTABÉLYEGEK 1927

A Légiposta bélyegek 1931. dec. 4.-től használhatók voltak bármilyen postai küldemény bérmentesítésére. A réznyomattal, VIII-as vízjellel, 14-es fésűsfogazással készült tizenkét darabos sorozat értékei megosztva Pálincás János és Haranghy Jenő tervei alapján készültek. Forgalomban 1927. szept. 1.-től (12-32 filléres) és 1930. okt. 16.-tól a (4, 50, és a 80 filléres, valamint az 1-5 Pengős) voltak egészen 1933. dec. 31-ig.

Az Ikarusz - portó az 1924. évi Ikarusz légiposta bélyegsor öt darabjának felülnyomásával készült, 1927. jan. 1. és 1930. dec. 31. között volt forgalomban. Az 500 koronás bélyeg felülnyomása piros, az 1000 koronásé zöld, a 2000 koronásé piros, az 5000 és a 10000 koronásé zöld színű.^[145]

A [60021-es motívumoldal](#)on felül az ifj. Pálinkás János által benyújtott és a pályázatot nyert 12 - 32 filléres értékei láthatók, amelynek mintája alapján később a négy filléres sárga színű érték is készült. Alul láthatók a sorozat hasonló értékei pecsételten és posta-tisztán.

A [60022-es motívumoldal](#)on felül láthatók a pályázaton ezzel a színnel és értékkel nem szerepelt sárga 4 filléres, valamint az 50, 72, és 80 filléres, illetve az 1-5 Pengős bélyegek pecsételt változatai, míg a felsorolt értékek posta-tisztán alul is láthatók.

A [60023-as motívumoldal](#)on az Ikarusz-portó sorozat négyesei találhatóak, az 1-3 filléreseké felül, míg az 5-10 filléreseké alul, kiegészítve két 1 filléres önálló portóbélyeggel.

03 LAMPICH ÁRPÁD ÉS AZ L-2 RÓMA TÚRAGÉP (7) 1930

Lampich Árpád (1898-1956) repülőgép tervező, gépészmérnök, pilóta. Tevékenysége a sportrepülőgépektől a többmotoros forgalmi repülőgépek tervezéséig és megépítéséig terjedt. Az I. világháború alatt már neves repülőmodellező és elméleti szakember, az MSrE egyik alapítója 1921-ben. Igazi menedzser típusú, tervező, szervező tevékenységében kiváló teljesítményt nyújtó szakember, az események fő mozgatórugója. Az általa tervezett első könnyű repülőgépeket Thorotzkai Péter mérnök motorjaihoz tervezte, és az L-2 Róma típusú túragéppel három világrekordot is teljesített. Ezek közül az egyiket személyesen repülte 1930. aug. 14-én. Zárt körön Mátyásföld és Monor között 16 óra alatt 1033 km-t teljesített. (A repülőgép ma a Közlekedési Múzeumban látható Budapesten.) Ezután megtervezte az egyesület repülőnapjain többször látott műrepülő-gépet is az L-4 Bohóc típust. A repülőnap bevétel lehetővé tette számára egy iskola-repülőgép tervezését és építését, amelyet Bánhidi Antal közreműködésével tervezett és a fiatal Rubik Ernő és Samu Béla közreműködésével épített meg. Ausztriában a Hopfner repülőgépgyárban 1931-ben lett fő-tervező. Első munkája már egy kétmotoros könnyű négyüléses utasszállító repülőgép volt az Oetker sütőpor gyáros család megrendelésére, amelyet szárazföldi és vízi felszállóhelyről is lehetett üzemeltetni. A gép számításait Samu Béla végezte, akivel a szárnyat faépítésben, egy kisüzemben, az acélső szerkezetű csónaktörzset az asperni repülőtér hangárjában épített meg. A 2x103 kW-os motorral épített repülőgép, HA-11 lajstromjelű volt és olyan jól sikerült, hogy 1938-40-ben Ausztria német megszállása után még 16 darabot gyártottak belőle tengerparti mentő és futárszolgálatra. A gépből 1934-ben HV-12 típusjellel szárazföldi kivitelű utas repülőgép is épült a Habsburg-család magán használatára. A Hirtenberg fegyvertröszt keretében alakult repülőgépgyártó részleg Lampich Árpádot hívta meg műszaki igazgatónak 1936-ban. Ebben a minőségében először egy kétszárnyú kétüléses 442 kW-os, többfeladatú katonai repülőgépet tervezett, amelyet sorozatban gyártottak, majd az osztrák repülőcsapatok részére két könnyű gyakorlógép gyártását irányította. Ugyancsak ebben az évben kezdték meg a Bánhidi Antal által tervezett Gerle típusú repülőgép legújabb licence szerinti sorozatgyártását. Ebből az Anschlussig néhány darab készült. Közismert náciellenessége miatt 1938-ban minden ausztriai ingóságától megfosztva hazatoloncolták. Ekkor a Győri Wagon és Gépgyár repülési osztályára került és a kétmotoros Focke-Wulf Fw 58 Weiche gyakorló és könnyű szállítógépek licence-gyártását irányította. Közben a Székesfehérvár-Sóstó és a budapesti MÁVAG repülőüzemekben is tevékenykedett repülőgép-tervezői, szakértői minőségben. 1945 után repülőiparunk újjáfejlesztésének ékes szószólója, elsőként kezdte meg a roncsgyűjtést és a megmaradt anyagok összeszedését. A győri gyárban vezetése alatt több repülőgépet építettek újjá 1948-ig. A következő évben munkatársaival tervezői munkaközösséget alakított duralumínium héjszerkezetű, akkor nagyon korszerű vitorlázó repülőgép típuscsalád létrehozására. Az ebből megépült Győr-2 típusú egyetlen példány mind szerkezetében, mind teljesítményeiben messze meghaladta korát és vetekedett a

legjobb külföldi konstrukciókkal is. Erről hasonló nyilatkozat olvasható a harmadik fejezetben. A repülőiparban és a repülést érintő tevékenység rendjében bekövetkezett sok átszervezés és változás azonban a típus fejlesztését és a további építéseket már nem tette lehetővé. Az 50-es években az egyetlen megmaradt repülőipari bázishoz, Esztergomba került fő-technológusnak. Új beosztásában az ide került motoros repülőgép-felújításokat, majd a Jak-18-as fémépítésű iskola-repülőgép gyártását irányította.^[146]

Az L-2 Róma magyar gyártmányú, együléses felsőszárnyas könnyű sportrepülőgép. Az MSrE állományába másodikként került repülőgép, amelyet Lampich Árpád tervezett és első változata 1925-ben készült el. A Róma L-2 típushoz három világrekord fűződik. 1927-ben Kaszala Károly először 650 km-es zártkörön sebességi világrekordot repült. Egy évvel később ugyancsak Kaszala Károly 517 km távolságon Budapestről Polába egyenes vonalú repüléssel ért el hasonló teljesítményt. A harmadik világrekord az utolsó 1930-ban a már ismert Lampich Árpád zártkörön elért 1033 km-es világrekordja volt. A repülőgép törzse faépítésű, réteges falemez borítású. A törzs elején acélső szerkezet tartotta a motort, amelyet lemezburkolat fedett le a hengerek kivételével. A szárny szintén faépítésű, vászonborítású, két alsó "V" kitámasztással. A futómű átmenőtengelyes futókerékpár, farok csúszó. A motor Thorotzkai Péter által tervezett három hengeres 13 kW teljesítményű. A háborúban elpusztult repülőgépet újjáépítve Budapesten a Közlekedési Múzeumban láthatjuk. Adatai: fésztáv 10,6 m, hosszúság 5,84 m, magasság 1,4 m szárnyfelület 14 m², felszálló-tömeg 340 kg, legnagyobb sebesség 110 km/h.^[147]

A [60031-es motívumoldalon](#) a Malév híres repülőgépek festményeiről készített képeslap sorozatának egyike a Róma L-2 túragépet ábrázolja. Felül a képeslap hátoldala látható a Dunakeszin 1982-ben rendezett Vitorlázórepülő Budapest Bajnokság alkalmi bélyegzőjével, valamint a 2003-as kiadású Magyar Repüléstörténet (II.) bélyegpár L-2 Róma túragépet ábrázoló értéke.

A 2003-as postai kiadású bélyegpár 50-es ívekben, mindegyiken öt vonalkóddal, ofszetnyomással, 12 ½-es fésűsfogazással Dudás László tervei alapján, 302 Ft névértékben készült. Hivatalos forgalomban volt 2003. márc. 20 - 2005. dec. 31. között.^[148] Az idézett katalógus alapján az 1982-es kiadású 25 éves az úrkutatás postabélyegsor első értékének Mitchel katalógus szerinti sorszáma 3558-as. Ez a bélyeg látható a motívumoldalon felül a képeslap hátoldalán. A motívumoldalon alul pedig a képeslap fénymásolt előoldala látható.

04 A LEHE KÖRREPÜLÉS BUDAPEST FELETT 1930. SZEPT. 4.

A LEHE, a Levélbélyeggyűjtők Első Hazai Egyesülete az ország egyik legtekintélyesebb gyűjtői szervezeteként az aerofilatélia terén is zászlóvivőnek bizonyult. Elsőként támogatta és propagálta az aerofilatéliát, vezetőségének a repülési, valamint a postai szervekhez fűződő kiváló kapcsolatai, továbbá anyagi eszközei révén valóban hatékony tevékenységet tudott kifejteni.

A LEHE kezdeményezte a Rákos-mezei Repülőnapok szervezését 1920-ban. Ugyancsak ez a szervezet volt az, amely tagjai körében megszervezte az aerofilatéliai szakosztályt és részben vagy egészben anyagilag is támogatott több repülőrendezvényt, amelyek közé számíthatjuk a "Budapesti körrepüléseket" is. Ezek egyikére 1930. szept. 4-én került sor a Mátyásföldi repülőtéren. Erre a rendezvényre a későbbiek többségéhez hasonlóan alkalmi levélzáró bélyegek is készültek, amelyek az esztétikus kivitelezésüknek és gazdag repüléstörténeti vonatkozásaiknak köszönhetően napjainkban is keresettek.

Az 1930-as évekre a repülőposta bélyeggyűjtés gyors növekedést mutató ágazattá vált, 1928-29-re kialakult az országos repülőter-hálózat, sor került az első kísérleti járatok megindítására a főváros és a nagy vidéki városok között. Az első állandó légiposta járat heti hat repüléssel 1928. október 1-én indult meg, amelyet követett az utasforgalom megindulása 1930. ápr. 15-én. Az aerofilatélia aktivisták a LEHE keretei között működtek, mert az Örvös János által létrehozott Aerofilatélia Klubja csupán bélyeg és információcserével foglalkozó mozgalom volt. A mozgalom azonban mintegy 100-200 érdeklődőt tömörített 1930-ra. Tagjai, az érdeklődők az Örvös János szerkesztésében megjelenő "Filatéliai Kurír" hasábjain megjelenő "Filatélia Lobogója" rovatból naprakész tájékoztatásokat kaptak. Egyelőre azonban az érdeklődés és az anyagi eszközök is kevésnek bizonyultak arra, hogy egy tisztán aerofilatéliai lapot fenntartsanak.^[149]

A körrepülés alkalmából fogazott és vágott formátumú alkalmi bélyegek 30x40 mm-es méretben készültek a bélyegkép LEHE jelzéssel ellátott repülőgépet ábrázol Budapest térképe felett, amelyben a repülőgép és a térkép körüli szöveg piros, a térkép színe kék. A bélyegkép alatti felirat három sorban "Mátyásföld", "repülőter" "1930. IX. 4" felváltva kék és piros színnel. A bélyegpár másik darabjának színezése fordítottja az előzőnek.^[150] Az idézett katalógusoldal 71.04-es bekezdésének "a" és "b" pontjai szerint.

A [60041-es motívumoldal](#)on felül a körrepülés két alkalmi bélyegpártját tartalmazó négyes bélyegív látható, alul a repülőnapon résztvevő repülőgépeket ábrázoló levelezőlap képes oldala az egykori repülőter bejárati épületei fölött.

A repülést nyilvántartó katalógus szerint sorszám 202, dátum 1930. IX. 4. Mátyásföld Repülőnap adatokkal emlékezik a John J. Latham magyar légiposta-magyarországi repülőjáratok katalógusa a 31. oldalon.

05 A MALERT KEZDETI MŰKÖDÉSE 1930-1933

A MALERT működését Fokker F-III-as repülőgépekkel kezdte majd 1928-ban a csőd szélére került, de később a Weiss Manfréd felvásárolta részvényeit, illetve tőkét biztosított a további működéséhez. A légitársaságot még ebben az évben átszervezték, a Fokker F-III-as repülőgépeket Fokker F-VII-es és Fokker F-VIII-as típusokra cserélték. A cég a Budapest-Bécs-Budapest útvonalon "pool" szerződésben állt a Deutsche-Lufthansával. Ez volt az első olyan szerződés, ami az utasok és csomagok kölcsönös kezelésére és szállítására vonatkozott. a két társaság budapesti és bécsi közforgalmi repülőterein. A magyar közforgalmi repülőter ekkor Mátyásföld volt, ahol már egyszerű forgalmi épület, hangár és néhány más kiszolgáló eszköz is rendelkezésre állt. A repülőter katonai célokat is szolgált, amelyet 1936-ban nyolc külföldi légitársaság is használt.

A Fokker F-III-as holland gyártmányú, felsőszárnyú, dugattyús-motoros utasszállító repülőgép. Terveit Anton Gerard Fokker (1890 - 1939) készítette 1920-ban. A prototípussal 1921. áprilisban repültek először. A KLM légitársaságnál 1922-ben állt forgalomba. Törzse négyszögletes keresztmetszetű, acélső rács-szerkezetű, vászonborítással. Személyzete egy fő, utaslétszáma öt fő. A pilótafülke nyitott volt. A szárny vastag profilú, egy átmenő fő-tartóval ellátott, faépítésű, réteges falemez borítású. A futóműve hárompontos nem behúzható, farok csúszós. A hajtóműve egy darab Armstrong Siddeley Puma típusú soros motor, 175 kW teljesítményű. A típust a legtöbb példányban a KLM üzemeltette. 1930-ban a Szovjet - Német DERULUFT légitársaság 20 darabot vásárolt és a Königsberg-Moszkva útvonalon üzemeltette. A MALERT hat darab F-III-at üzemeltetett 1922-1929 között, amelyeknek

BMW III. típusú 136 kW teljesítményű motorja volt. Adatai: fesztáv 17,60 m, hosszúág 11,10 m, magasság 3,40 m, szárnyfelület 39,1 m², max. felszálló tömeg 1900 kg, hasznos teher 450 kg, legnagyobb sebesség 160 km/h, utazósebesség 135 km/h, hatótávolság 600 km.

A Fokker F-VII. az F-III-nál nagyobb, de ugyanolyan szerkezeti megoldásokkal épített, jobb aerodinamikai tulajdonságokkal rendelkező utasszállító, amely 1924-ben repült először. A KLM légitársaság állította forgalomba, törzse négyszögletes keresztmetszetű, acélső rácsszerkezet. A MALERT 1928-1936 között két darab F-VII-t üzemeltetett, Jupiter VI típusú 309 kW teljesítményű motorral. Adatai: fesztáv 19,30 m, hossza 14,60 m, magassága 3,40 m, szárnyfelülete 58,50 m², max. felszálló tömege 3300 kg, legnagyobb sebessége 190 km/h, legnagyobb utazósebessége 175 km/h, hatótávolsága 700 km.^[151]

A légiforgalmi vállalatok közötti teherárudíjak nyilvántartásának, kezelésének és elszámolásának egyszerűbbé tétele érdekében a közlekedési szakemberek illetékbélyegeket kívántak bevezetni. A MALERT 5, 10, 50 fillér, valamint 1, 5 és 10 pengő értékben nyomtatott eltérő színű bélyegeket, amelyeket a London-Berlin-Bécs-Budapest járaton használtak egy ideig. A MALERT-nél 1930-ban merült fel a légi árufuvarozás egyszerűsítése érdekében született ötlet, amelyet a Nemzetközi Légiforgalmi Szövetség konferenciáján is felvetettek. A bélyegek használata három légiforgalmi társaságot érintett a németet, az osztrákot és a magyart, használatuk azonban a biztató kezdet ellenére csak kísérlet maradt. Tekintetbe véve a kísérlet kiterjedését és nemzetközi jellegét, azt mondhatjuk, hogy ezek a bélyegek bármely érintett ország légiposta gyűjteménye között helyet kaphatnak.

A [60051-es](#) és a [60052-es](#) motívumoldalakon a MALERT által reklám céljára használt négyes bélyegívét láthatjuk alul és fölül a motívumoldal bal felén. Ezek a WIEN BUDAPEST alkalmi bélyegek a Bécsből Budapestre mutató nyilat ábrázolják a különböző járművek lehetséges utazási időinek feltüntetésével. A fogazott bélyegek, 50x40 mm-es méretűek zöld, vörös sárga és kék színekben léteznek és készültek 1930-ban. Azonosításuk az idézett katalógus 521.31 bekezdése szerint történhet. A bemutatott motívumoldalokon alul és felül az oldalak jobb felén a kísérleti jelleggel bevezetni kívánt légiforgalmi illetékbélyegek teljes sorát látni, míg a 60052-es motívumoldalon alul két sárga színű "MALERT BUDAPEST Utazzék Repülőgépen!" feliratú reklámbélyeget. Ez utóbbiak bélyegképe az illetékbélyegekhez hasonlóan ugyancsak kétmotoros repülőgépet ábrázol. Az alsó bélyeg téves nyomtatású a hiányzó felkiáltójel miatt. Ez utóbbi vélhetően ugyancsak 1930-ból származó bélyeg szintén fogazott 35 mm-es négyzet alakú fehér papíron narancssárga színű.^[152] Azonosítása az idézett katalógusoldal 78.03-as bekezdése szerint történhet.

06 A BUDAPEST-MISKOLC ÉS A MISKOLC-BUDAPEST LÉGIJÁRATOK 1931

A Magyar Filatelisták Klubja kérésére külön betűzéssel jelölik az 1932. aug. 1-én beinduló Budapest-Miskolc és a Miskolc-Budapest közötti légiposta járatot. A betűzők mintája a Budapest-Nyíregyháza járat betűzője lett, amely a - 62012-es motívumoldalon - alul tekinthető meg. Az új betűző középső sorában lévő repülőgép szimbólum mellett azonban a jobbról és balról elhelyezkedő "évszám" és "hónap nap" helyére a "Kezdő" és "Járat" szavak kerültek.

A Budapest-Miskolc-Budapest légiposta járat beindításához három betűző is készült a Budapest 72-es postahivatal, a Mátyásföldi repülőtér, illetve a Miskolc 2. számú postahivatal részére. A budapesti betűzők mindegyikére az "A" betű került fel, megkülönböztetésük tehát nem sikerült. Az alkalmi betűzések szövege: "Budapest-Miskolc-Kezdőjárat-1932. aug. 1." és "Miskolc-Budapest-Kezdőjárat-

1932. aug. 1." A budapesti feladás indítási kelti betűzése: "Légiposta Budapest 72" körbetűzés. Ha a küldeményeket más postahivatalnál adták fel, nem nélkülözi a 72. számú postahivatali betűzést sem. Mátyásföld a "Mátyásföld repülőtér A" kistípusú kelti betűzöt használta a "B" típusú kelti betűző csak két ajánlott küldeményre került föl. A Miskolc 2. számú, (pályaudvari) posta úgyszólván az összes betűzőjét használta, mivel a nagyszámú küldemény egy órával a visszaút indulása előtt érkezett meg és kezelésük a hivatal alkalmazottainak valóban ügybuzgó tevékenységét igényelte.

A Magyar Filatelisták Klubja alkalmi bélyegeket is készített, melyek Örvös szerkesztő tervei alapján Balke mestervésnök stancáival, rotációs dombornyomással készültek. Az alkalmi bélyegek térképhez-szerűen mutatják azokat a városokat, amelyek rendelkeznek, vagy rendelkeztek légipostajáratokkal. Ezeknél a bélyegeknél nemcsak színtkülönbséget látni, hanem a fehér és világoskék papirosúaknál nincs feltüntetve a Maros folyó, az M. F. K. jelzés (Magyar Filatelisták Klubja) és Miskolc alatt hiányzik a nyíl is. Az M. F. K. jelzés a bélyegek jobb széle közepén a bélyegszélre merőleges egyeneshez képest kissé dőlt nagybetűket tartalmaz. A többi bélyegnél kijavították a lemezhibát.

A Miskolc-Budapest I légi járat alkalmi bélyeg a Palotaszállót mutatja Lillafüreden, amely felett repülőgép száll. A bélyegek felirata: "Miskolc-Budapest I. légi járat. First Flight 1932. VIII. 1. Pilóta: Speyers Durand. Navigátor Segesváry. A térképes bélyegeken a kék és fehér papirosúakon kívül az M. F. K. és a "Miskolc-Lillafüred" felirat is olvasható. Miskolc postája a "Légipostával érkezett" hosszú betűzöt használta, míg a budapesti érkezés megfelelően jelzi a "Légiposta Budapest 72" kelti betűzéssel. A dátum: "1932. Aug. 1." Ez a repülés is a MALERT pompás Fokker típusú repülőgépek végezték. [\[153\]](#) A járatra vonatkozóan a John J. Latham katalógus nem közölt adatokat.

A bélyegek jellemzésére vonatkozó adatokat a már többször idézett (Ch. J. Base) katalógus is közli, a "Budapest-Miskolc I. légi járat 1932. VIII. 1. Pilóta: Speyers Durand és navigátor: Segesváry" című 72.03-as bekezdésben. Ez a szöveg megegyezik az alkalmi bélyegek feliratával, amely dombornyomású, fogazott, 50x45 mm méretű. A bélyegképén repülőgépet ábrázol Magyarország térképe fölött, amelyen szaggatott vonal jelzi a repülés útvonalát. A visszaútra készült alkalmi bélyeg "Miskolc-Budapest I. légi járat" feliratú mérete 38x45 mm és a bélyegkép repülőgépet ábrázol a lillafüredi Palotaszálló fölött. Az idézett katalógusoldal 72.03-as bekezdés (1)-es és (2)-es pontjai szerint. A sokféle színváltozatban készült bélyegek néhány darabja látható a következő három motívumoldalon.

A [60061-es](#) és [60062-es](#) motívumoldalon a Budapest-Miskolc kétszer négy, valamint a Miskolc-Budapest légiposta járatok repüléseire készült kétszer három dombornyomású alkalmi bélyeg látható.

A [60063-as](#) motívumoldalon felül a Miskolc-Budapest légiposta járat alkalmi repülésére dombornyomással készült három alkalmi bélyeg, alul pedig a légiposta járat futott levelezőlapja látható. A levelezőlapon elhelyezett három két filléres postabélyeg Mitchel katalógus szerinti sorszáma a már előzőleg is hasonló célra használt posta és illetékbélyeg katalógus szerin 412-es.

07 A LEHE II. REPÜLŐNAPJA MÁTYÁSFÖLD 1932. IX. 1.

A Levélbélyeggyűjtők Első hazai Egyesülete LEHE, 1932. szept. 1-én tartotta második repülőnapját Mátyásföldön. Ez alkalomra három bélyeg került kiadásra:

Az első egy a "LEHE II. Repülőnapja 1932. szeptember. 1. Mátyásföld repülőtér" feliratú, repülőgépet

ábrázoló, fogazott és vágott, 45 x 60 mm méretű, alkalmi bélyeg. A bélyeg fehér alapon fekete, sárga alapon kék, vajszínű alapon kék, piros (vörös) alapon kék, és zöld alapon kék színekben, a bal felső sarkában "P" betűjelzéssel készült.

A második "LEHE Második Repülónap Mátyásföld repülőtér 1932. szeptember. 1." feliratú, repülőgépet ábrázoló, vágott négyzet alapú 30 mm hosszúságú formátumban, fehér alapon fekete, rózsaszín alapon fekete színekben, "P" betűjelzéssel készült.

A harmadik, repülőgép a jobb felső sarokban bélyegképű, 40x55 mm méretben, sárgás papíron kék színben, fogazott formában, a bal felső sarokban "P" betűjelzéssel készült. Létezik még két egymáshoz viszonyítva fordított helyzetben elhelyezkedő bélyeget tartalmazó bélyegív formátumú is, halványsárga kék, piros alapon fekete színekben.^[154] Az idézett katalógusoldal 71.05-ös bekezdés "1-es, 2-es és 3-as" pontjai szerint.

A [60071-es motívumoldal](#)on a hármas bekezdés szerinti fordított bélyegív látható felül, míg alul egy futott levelezőlap címoldalán a bélyegív ábrával megegyező formátumú halványsárga alapon kék színű alkalmi bélyeggel. A bélyeg kék színű felirattal, "LEHE II. Repülónapja 1932. IX. 1. Mátyásföld repülőtér", lila feliratú a "Légipostával Érkezett" és a "LEHE II. Repülónapja Mátyásföldön, 1932. IX. 1. fedélzeti bélyegző", a levelezőlap ezeken kívül téríti és érkezési betűzőkkel, valamint légiposta ragjeggyel van ellátva.

A [60072-es motívumoldal](#)on felül mind a három féle bélyeg látható, a felső sorban a katalógusoldal 71.05-ös bekezdés "2-es" pontjában leírtaknak megfelelő négyzet alakú bélyeg fehér és rózsaszín alapon fekete színű változatban. A rózsaszínű változat bal felső sarkában nem található "P" betű, a fekete-fehér színváltozaton is csak nehezen vehető észre olyan apró. Felül középen egy a harmadik változat szerint leírt vörös ibolya alapon fekete színű bélyeg látható. Az alsó sorban pedig az első változat szerinti fehér alapon fekete, és piros alapon kék színű bélyegeket láthatjuk.

A motívumoldal alul egy első változat szerinti alkalmi bélyeggel és az 1941-es kiadású Templom (II.) sorozat bélyegével ellátott levelezőlap. Az ebből a célból már többször idézett katalógus alapján a bélyeg Mitchel katalógus szerinti sorszáma 666-os.

A Latham katalógus szerinti dátum és helyszín 1932. szeptember 1. Budapest-Mátyásföld, amelyekhez a LEHE II. repülónapja adatokat közli a harminchatodik oldalon az eseménnyel kapcsolatban.

A [60081-es motívumoldal](#)on az 1927-1933-as időszak során ismertté vált repülőgép tervezőket és repülőgépeket láthatunk. Felül középen az 50023-as motívumoldal kapcsán már azonosított "1988. Repüléstörténet - L" magyar postabélyegsor három értéke látható. Mellettük a két koreai bélyegen a már ugyancsak bemutatott Antony Fokker holland és Frank Whittle angol tervező látható. A két bélyeg Mitchel katalógus szerinti azonosítási sorszáma 1999 és 2000.^[155]

A motívumoldal alul három különböző postabélyegen Lindbergh által, az óceán átrepülése során használt és "Spirit of Saint Louis" keresztnévre hallgató repülőgép látható. A középső libiai postabélyeg azonosítása a 40031-es motívumoldal hasonló bélyegéhez leírt Mitchel katalógus, illetve a jobb oldali guineai bélyeg a 61011-es motívumoldal alul található bélyegív azonosításához használt katalógus segítségével történhet meg.

Frank Whittle angol repülőmérnök. A RAF-hoz való csatlakozását követően pilóta, majd berepülőpilóta (1931), később repülőmérnökként vált ismertté. Még katonai pályájának megkezdése előtt huszonhárom éves korában elsőként kapott szabadalmat gázturbinás sugárhajtómű tervére. Az

egyetem elvégzése után a Power Jets Ltd-hez került és gázturbinák kifejlesztésén dolgozott. Azt remélte, hogy Angliában 1940-ben már sugárhajtóműves repülőgépek lesznek, ebben óriásit kellett csalódnia. 1948-ban kivált a hadseregből és különböző légi társaságoknál és repülőgép hajtóművet gyártó cégeknél dolgozott tanácsadóként.^[156]

61 AZ ELSŐ MAGYAR ÓCEÁNREPÜLÉS 1930-1933

Az első magyar óceánrepülésre Észak-Amerikából Magyarországra 1931. július. 15-16-án került sor, amely közbűlső leszállás nélkül 5182 km-es repülési távolságon 25 óra 40 perc alatt valósult meg. Ebből körülbelül a fele idő, mintegy 13 óra 50 perc telt el az óceán feletti repüléssel.^[157] Mindhárom adat világrekord volt a maga korában és méltán vívta ki a világ közvéleményének elismerését. Az áttekintett időszak 1930-ban kezdődik és 1933-ig tart, amelynek eseményeit három szakaszra lehet osztani. A három szakasz eseményeit tartalmazó filatéliai anyag a 61/1-es és 61/2-es mappában kapott helyet.

Az időszak *első szakasza* az előkészületeket és a végrehajtást tartalmazza, mely az óceánrepülők római világtalálkozójára történő repülés objektumai keletkezésének leírásával és bemutatásával zárul. A tervezést a Magyar Sándor fejében 1930-ban megszületett gondolattól, a repülőgép beszerzésén és a navigációs felkészülésen át, az út elhalasztásáig majd a következő 1931-es évben történő végrehajtásáig követjük végig.

Az 1932-es évi Rómában bekövetkezett tragédiával kezdődik a *második szakasz*, amelynek két további fontos eseménye a Giustizia per L'Ungheria repülőgép megérkezése majd csillagtúra-repülése. Az önmagát tisztító tűzben elégető, és újjászülető Főnixmadarat a Róma-Budapest (I.) légi járat, illetve a csillagtúra repülésre kiadott, a legendába illeszkedő események alapján megszületett és elnevezett bélyegek elevenítik fel.

A csillagtúra repülések záróeseménye, az Endresz Aviatikai kiállítás, amelyhez a Budapest-Bécs emlékreptetés, és a Győr fölött végrehajtott postaledobás kapcsolódik. Ez az esemény bevezetője a sikeres óceánrepülésre emlékező évfordulós kiadványokat tartalmazó *harmadik szakasz* filatéliai anyagának.

A repüléstörténeti áttekintést Magyar Sándor: Álmodni mertünk című könyve alapján végeztük. Ez a könyv, a Budapesti Révai kiadónak a Műegyetemi Sportrepülő Egyesület (MSrE) által a "Harc a Levegőért" sorozatban, a negyvenes évek elején a Horthy Miklós Repülőalap támogatásával megjelent első kiadás változatlan utánnyomása. Az első szakasz további négy, illetve a második szakasz újabb kettő, végül a harmadik szakasz hat motívuma bevezető szövegeinek létrejöttét az aerofilatéliai anyag keletkezésére vonatkozó adalékok alkotják. A három szakasz motívumainak száma első ízben haladja meg a kilencet.

Az első magyar óceánrepülés motívumait a [61000-es számú fejezetismertető oldal](#) tartalmazza.

- 01 Az óceánrepülés terve és elhalasztása 1930
- 02 Az óceánrepülés végrehajtása 1931
- 03 Az óceánrepülők világtalálkozója Róma 1932
- 04 A Budapest - Róma I légi-járat emléklapjai 1932
- 05 A Budapest - Róma I. légi-járat emlékévei 1932

- 06 Az Endresz négyes emlékblokkok 1932
- 07 Tragédia Rómában és újjáéled a Főnixmadár 1932
- 08 A Csillagtúra és a Főnix bélyegek 1932
- 09 Endresz aviatikai kiállítás és a Budapest-Bécs emlékjárat és Győri ledobás 1932
- 10 Az első magyar óceánrepülés ötvenedik évfordulója 1931 - 1981
- 11 Az első magyar óceánrepülés hatvanadik évfordulója 1931 - 1991
- 12 Az első magyar óceánrepülés hetvenedik évfordulója 1931 - 2001
- 13 Az első magyar óceánrepülés hetvenötödik évfordulója 1931 - 2006
- 14 Az első magyar óceánrepülés nyolcvanadik évfordulója 1931 - 2011

01 AZ ÓCEÁNREPÜLÉS TERVE ÉS ELHALASZTÁSA 1930

Az első motívum az óceánrepülés tervét az ahhoz szükséges repülőgép vásárlását és a nagytávolságú repülés végrehajtására történő alkalmassá tétele érdekében végzett előkészületek és kapcsolódó események anyagát foglalja magába. Az előkészületeket Magyar Sándor az első magyar óceánrepülés navigátor-pilótája idézi fel tíz év távlatában, a negyvenes években, és aki a már korábban megismert MSrE egykori alapító tagja is volt.

"Bennünket is elfogott a Lindbergh-láz. Az óceánrepülésről először Király Kornállal beszéltem a Csendes-óceán partján, Vancouverben, de már a gondolattól megtorpantunk. Hogyan kezdhethetnénk egy ilyen vállalkozáshoz? Később Torontóban egy kis magyar kocsmában csak úgy találomra felvettem a tervet, szinte az egész vendéglő hozzászólt és alaposan megvitattuk a repülés lehetőségeit. A terv megragadta az egyszerű emberek képzeletét. Szegény napszámosok, gyári munkások már készek is lettek volna néhány dollár áldozatra. Kanadában azonban a magyar bevándorlók elszórtan és szervezetlen formában élnek. A terv megvalósítására csak az Egyesült Államokban láttam lehetőséget. Tisztában voltam vele, hogy minden az anyagiakon múlik. Arra gondoltam, hogy közel egymillió magyar él az amerikai kontinensen. Ha mindenki csak néhány centet ad, már együtt van a szükséges pénz. Az amerikai magyarság hazafias érzéseit viszont annyiszor kihasználták már és több szélhámos élt vissza a jóérzésű, naiv honfitársak áldozatkészségével. Hetekig csak magamban érleltem a tervet. Meggyőződésem, hogy ismert nevek kellene és egy nagyobb újság kell erkölcsi háttérnek. Így terelődik a figyelmem a Detroiti Magyar Hírlapra és a közeli Toledóban lakó Eördögh Elemér pápai prelátusra, aki az amerikai magyarok országos szövetségének, vezető egyénisége. Ezek után Molnár tiszteletes barátommal felkerestük Prattinger Ferencet, aki lelkes tanárember és a lap főszerkesztője. Tőle kérdeztük meg, milyen propagandahatása lenne az óceánrepülésnek a magyar revízió szempontjából. Ugyanis számot kellett vetni a nemzeti érdeket szolgáló akciónál erősebb szabadon folyó kommunista izgatással. Különösen a revíziós mozgalom volt vörös posztó a baloldali vezetők szemében, mert tudják, hogy ez az eszme, amiért a magyar tömegek még lelkesedni tudnak. Prattinger megígérte, hogy felveti a témát Eördögh Elemér prelátusnál és megbeszélésük eredményétől teszi függővé a továbbiakat. Ezután kerestem meg az "Air Travel News" aviatikai szaklap szerkesztőjét, amit az óceánrepülés ügyének említése könnyített meg. A szerkesztő kitűnőnek tartotta az aviatika a békeszerződések revíziójának szolgálatában témát. A cikk rövidesen megjelent, ami megkönnyítette bejutásomat Eördögh prelátus parókiájába. A prelátus vállalta, hogy azonnal elutazik Cleavelandba és New Yorkba, hogy vezető lapokkal és egyletekkel megbeszélje a tervet. Izgalmas várakozással telt el néhány nap. Ekkoriban New Yorkban tartózkodott Lord Rothermere nemzetközi sajtómágnás, akivel Eördögh prelátus ugyancsak ismertette a tervet. A lord helyeslése eldöntötte a magyar óceánrepülés ügyét, leszerelt minden kételyt, gáncsoskodást és tízezer dollárt ajánlott fel a pilótának, aki teljesíti a

tervet. A lord szavai messzire hangzottak. Az egész világ sajtója tárgyalta kijelentését.

Ezután beindult a lázas munka, a repülőgép gyárakkal tárgyaltam a beszerzésről, végül kitűnő szakemberek tanácsára megállapodtunk egy Lockheed-gyártmányú, Sirius típusú repülőgép vásárlásában. A gép ára harmincezer dollár, igen nagy összeg nem lesz könnyű előteremteni. Az elinduláshoz Eördögh prelátus, Fodor Gyula a Detroiti Magyar Hírlap tulajdonosa és Bolla Gábor bankár kezességére veszünk fél ezer dollárt. Ennek lefizetése ellenében a gyár elkezdte a gép építését. A szükséges nyomtatványok árát és az irodaköltséget Fodor Gyula előlegezi. A többi pénz előteremtésére országos bizottságot szervezünk és harmincezer darab egydolláros levelezőlapot bocsátunk ki. A lapok vásárlói ezeken a lapokon az óceánjáró géppel majd üzenetet küldhetnek az óhazai ismerőseiknek és hozzátartozóiknak. Az ötlet ügyesnek látszott és egész Amerikában nagy érdeklődést váltott ki. Igen sok jelentkező akadt, aki vállalta a lapok árusítását, amelyek hamar elfogytak a befolyt összeget azonban nem tudtuk behajtani. Új módszerekkel kellett próbálkoznunk, propagandakörutat szerveztünk, amelyhez a detroiti gyár, ahol a gép készült erre a célra egy kölcsönrepülőgépet ajánlott fel. Ezzel több nagyvárosban vettünk részt különböző összejöveteleken, ahol a résztvevőket igyekeztünk rábírnunk a tervezett repülés ügyének támogatására. Nem sok sikerrel.

Reménytelennek tűnő helyzetben kezdődött St. Louisban a repülőgépgyár kiképzőtelepén a repülőgépre és a tengeri navigációra való kiképzés. A régi időkben, amikor néhány száz kilométer repülés már nagy szó volt s azt is rendszerint ismert terep fölött, jó látási viszonyok mellett végezték nem volt szükség navigátorra. Elegendő volt, ha a pilóta tudott térképet olvasni és pontról pontra a terepen követni tudta a térképen kijelölt útvonalat. Az a pilóta, aki jobban bízik érzékeiben és ösztöneiben, mint a műszereiben, aki nem ismeri elméletben és gyakorlatban a korszerű navigáció alapelveit és módszereit örök életére repülő analfabéta marad. A térkép alapján való irányhelyesbítésre sűrű felhőzetben vagy tenger felett nincs lehetőség. Folyamatosan szükség van rá, hogy megállapítsuk a gép helyzetét és a tervezett útvonaltól való eltérést ennek alapján helyesbíteni tudjuk. Az aviatika a navigáció tudományát a tengerésztől vette át, amely elvet követve a sokkal gyorsabban mozgó repülőgép céljára kell átalakítani.

Egy amerikai műszergyárban ekkortájt készült el egy különleges szektáns, amelynek segítségével a labilis repülőgépről megközelítőleg pontos méréseket lehetett végezni a napról és a csillagokról. A műszer látcsövében elhelyezett vízszintező buborék segítségével a gép magasságától függetlenül le lehetett mérni az égitestek szögét. A tengeri repülés egy másik szakértője Weems kapitány, a műszerhez a világ különféle tájaira érvényes táblázatokat készített az év minden napjára és órájára kiválasztva azt a két csillagot, amely leginkább megfelelt a célnak. Ezzel sikerült kiküszöbölni az egyébként hosszadalmas mértani és számtani műveletsort, ami miatt a szektáns repülőgépen való használata lehetetlen lett volna. A felszereléshez tartozott még egy pontos térkép, amelyen jól látszott a földrajzi szélességi és hosszúsági hálózat és a tervezett repülési útvonal. Szükség volt még természetesen egy jó kronométerre is, mert egypercnyi időbeni eltérés 60 tengeri mérföld hibát eredményezhet.

Ez az egész rendszer 1930-ban még csak a kísérletezés stádiumában volt és az első magyar óceánrepülés navigációs tapasztalatainak közkinccsé válása is segítette használatának elterjedését. A csillagászati navigációhoz szükséges felszereléssel vonultam be a St. Louis-i "Air College" épületébe, ahol egy hónapos tanulmányaimmal kezdtem meg a módszer gyakorlati elsajátítását Geppert mester útmutatásai mellett. A tanítás a repülési útvonal kijelölésével és a távolság meghatározásával kezdődött, amit a földgömbön két pont a New York és Budapest között kifeszített zsinag segítségével végeztünk el. Ezek után sorra vettük az útvonalat kijelölő zsinag és a fontosabb hosszúsági, illetve szélességi körök metszéspontjainak koordinátáit. Ezek után az útvonal és a koordinátarendszer általunk meghatározott metszéspontjait felrajzoltunk egy Mercator vetületű térképre. Ez a félkör alakú útvonal túlságosan

északra vitt volna, az Északi-sarköv határáig, amely sem az időjárás, sem a hajózási útvonalak elhelyezkedése szempontjából nem volt megfelelő. Ezért egy valamivel hosszabb, de délebbre elhelyezkedő útvonalat jelöltünk ki az 52-es északi szélességi kör alatti északi határral. Ezután a repülési útvonalon 250 km/ó sebességgel számolva óránként meghatározott koordinátájú pontokból az adott időpontban rendelkezésre álló csillagok irány és látószögének adatait vettük sorra. Terv szerint a déli órákban indultunk volna Harbor Grace-ből, így a délután folyamán a hátunk mögött lenyugvó nap folyamatosan jó támpont volt. A sötétség beállta után viszont az északi sarkcsillag (a Polaris), a Vega és az Arcturus segítségével tudtunk volna a legjobban tájékozódni.

A további előzetes számításokhoz feltételeztük, hogy a repülési útvonalon greenwichi idő szerint 01 óra 30 perckor 50 fok 10 perc észak és 25 fok 30 perc nyugat lesz a tartózkodási helyünk. Az útvonalnak erre a koordinátájára, ebben az időpontban meghatározhatjuk a Polaris sarkcsillag, illetve az Arctus magasságát, ami 50 fok 20 másodperc, illetve 20 fok 10 másodperc. Ha a mért adataink ennél nagyobb értékeket adnak, akkor az útvonaltól északabbra, illetve keletebbre vagyunk feltételezett helyzetünkől. Hozzáteve, hogy navigációnk annál pontosabb minél több mérést végzünk el két ilyen útvonalpont között. Az amerikai Légügyi Minisztérium 1930 őszen megjelent rendelete szerint csak olyan repüléseket engedélyeznek, amelyek szakszerű felszereléssel és előkészítéssel indulnak, úgyhogy általuk az aviatika, főként pedig a tengerentúli légi forgalom fejlődése szempontjából értékes tapasztalatok várhatók. Ez vezetett oda, hogy a navigációt is segítve végül rádióval felszerelve repültünk. A rádió szerepe ebben az, hogy a parti rádióállomások iránymérővel vannak ellátva, amelynek segítségével megállapíthatják, hogy a rádióadás milyen irányból érkezett. Ha két ilyen ismert koordinátájú rádióállomás megadja ezeket az irányokat, a repülőgépünk az irányok metszéspontjában tartózkodik. Elmondva egyszerűnek látszik mindkét eljárás, mégis a gyakorlati kivitelezés térképpel és műszerekkel kiegészítve egy repülőgép fedélzetén lényegesen bonyolultabb az egész, főleg teljes felhőzetben.

A navigációs felkészülés közepette május elején jelentkezett levélben Endresz György, hogy szívesen lenne társam a repülés végrehajtása során. Endresz egész családját Amerikában élt évek óta, egyedül ő maradt a háború miatt az óhazában. Bennünket többször összehozott a sors mielőtt Kanadába kivándoroltam. A kiképzés hónapjának lejártá után együtt indultunk vissza Toledóba, ahol Eördögh prelátus parókiáján együtt volt az út feltételein munkálkodó teljes bizottság. Eléggé reménytelen helyzetet találtunk, egy hónap alatt semmi pénz nem folyt be, ezért New Yorkba indultam további támogatókat keresni. Itt láttam, hogy az amerikai magyarság körében mennyire ki vannak élezve a vallási, politikai és üzleti ellentétek és mennyire túlteng mindenütt az egyéni hiúság. Végül az Amerikai Magyar Kereskedelmi Kamara gyűlésén sikerült a gyűlést követő bankett résztvevőit megnyernem a repülés ügyének. A Kamara elnöke a bankett másnapján aláírta a repülőgépgyár szerződését. Boldogan néztem a közeljövő elé, nem kell több visszautasítást, szemrehányást, megaláztatást túrni, megvalósult a nagy álom. Megkapjuk a gyönyörű repülőgépet, oldalára fölírjuk a "Justice for Hungary" nevet, ezzel a géppel élünk vagy halunk, de mindenesetre csak becsületet szerezhethetünk a magyar névnek és hasznára leszünk a magyar hazának. Belső ujjongásomat a New York-i Kamara a repülőutat aggályosnak tartó és annak jövőre való elhalasztó döntése lohasztotta le. Ekkor lépett csatlakozott a repülés ügyéhez Szalay Emil húskereskedő, aki harmincöt éve élt már feleségével és négy fiával Amerikában. Szalay bácsi értesült a repülés ügyéről éppen száz dollárt kívánt támogatásra átadni az országos bizottság egyik tagjának, aki felvilágosította a szomorú helyzetről. A gyárral kötött szerződés alapján július tizenötödikére kellett Kaliforniába utazni a repülőgépért. Szalay bácsi, akinek édesapja negyvennyolcas honvéd volt, kivándorlása előtt a sírjánál fogadalmat tett, hogy ő is tesz valamit a hazájáért. Ennek emlékére átadott tízezer dollárt és Bill nevű fiával saját teherautóján szállította Endreszt és engem a Hollywood melletti repülőgépgyárba az átvétel érdekében. A visszaérkezés azonban másfél hónap késéssel történhetett meg a gyár nem megfelelő munkavégzése miatt, amit ismét Szalay bácsi további

döntései és újabb pénzüsszegek átutalása segítségével sikerült áthidalni. Miután megtörtént az átvétel kezdődhetett a visszarepülés Detroitba. A távolság nem volt sokkal kevesebb, mint az óceánon át tervezett út, azonban három leszállással történt, így lehetőség nyílt a gép kipróbálására és a két pilóta közötti összhang begyakorlására is. Amikor megérkezett a gép Detroitba Szalay bácsi nagyon megkönnyebbült, mert azt hitte, hogy becsaptuk és csak ki akartuk csalni tőle a pénzt. A további terv az volt, hogy Detroitból Szalay bácsi városába, Flintbe, majd vissza Detroiton keresztül repülünk tovább Harbor Grace-be. A repülőgép fedélzetén azonban benzinszivárgást észleltünk, amiről a szerelők megállapították, hogy a törzstartály repedt meg, ami a gép teljes szétszedése után vált csak javíthatóvá hosszadalmas munka árán. Az időjárás várható kedvezőtlenre fordulása a munkálatok időtartama alatt eldöntötte a repülés további sorsát, amit a bizottsággal egyetértésben 1931-re halasztottuk.^[158]

A [61011-es motívumoldalon](#) felül Charles A. Lindbergh New York és Párizs között 1927-ben végrehajtott óceánrepülésének ötvenedik évfordulójára emlékező, az amerikai posta által kiadott és futott első napi boríték és bélyeg látható. A bélyegképen Lindbergh "Spirit of Saint Luise" nevű, az óceánrepülés során használt repülőgép látható, Roosevelt Field repülőtér postabélyegzőjével 1977. máj. 20-i dátummal. A bélyeg Mitchel katalógus szerinti sorszáma 1298.^[159] Alul az Egyenlítői Guinea 1979-es kiadású tizenhat értékű álló postai kisíve, melynek jobb alsó sorában az utolsó előtti bélyegképen látható a fenti borítékkal megegyező bélyegkép a Lindbergh által használt "Spirit of St. Louis" repülőgéppel. A bélyeg Mitchel katalógus szerinti sorszáma: 1596. A bélyegív különböző értékei 1582-1597 közötti sorszámaik.^[160]

A [61012-es motívumoldalon](#) felül a "Tolnai világlapjában" Lord Rothermere sajtómágnás korabeli fényképe látható, illetve alul Hódmezővásárhelyen a róla elnevezett egykori utca képe. A napjainkban Dr. Papcsák nevét viselő gyönyörű sétáló utca régi nevét is ismerő helyi lakosok útbaigazítása alapján bárki sikeresen megtalálhatja. E sorok írója is hasonlóan találta meg.

A [61013-as](#) és a [61014-es motívumoldalakon](#) a korabeli Amerikai Magyar Népszava nevű újság cikkei láthatók, melyek felidéznek az előkészületek néhány fontosabb mozzanatát és közlik az út várható elhalasztását.

02 AZ ÓCEÁNREPÜLÉS VÉGREHAJTÁSA 1931

Folytatva az előkészületekre vonatkozó ismertetést, képet kaphatunk a harmincas évek összefogásra vonatkozó magyar felfogásáról és az ennek ellenére elérhető siker örömről. Minden nagy vállalkozás háttérében ott lappanganak a rosszmájú kibicek, az ellendrukkerek, akik előlegezett kárörömmel a felsülésre pályáznak, hogy később, mint nagy bölcsök előállhassanak, hogy na ugye, megmondtam? Ilyenekben most sem volt hiány. Az óceánrepülés elhalasztásával szembeni legerősebb kritika azok részéről nyilvánult meg a leginkább, akik ahhoz semmivel sem járultak hozzá. Volt, aki Szalay bácsit legszívesebben elszámoltatta volna az általa befizetett 25 000 dollárról. A feszült várakozással telt téli időszak után 1931 tavasza az újonnan beszerzett és a Szalay bácsi által finanszírozott négyezer dolláros fedélzeti rádió berendezés beszerelésével, valamint a javításokkal telt. Március elejére készült el a repülőgép, áprilisban érkezett vissza az időközben elutazott Endresz György, Czapáry alezredes a Magyar Aero Szövetség elnöke és Bánhidy Antal repülőmérnök. A rendelkezésre álló néhány hetet a navigációs térképek pontosításával és a rádió navigációs ismeretek elmélyítésével töltöttem.

Szalay bácsi júniusban indult hajóval Budapestre, hogy ott várja be érkezésünket. Mielőtt azonban hajóra szállhatott volna mi is New Yorkban voltunk. Hogy jobb kedélyben és kedvezőbb

benyomásokkal hagyja el Amerikát, mintegy száz kilométert a már nyílt tengeren úszó hajó után repültünk és köröket írtunk le a fedélzet fölött. Időközben elromlott a különlegesen az óceáni repülésre előkészített benzinpumpánk és nem tudtuk beindítani a motort, amit megírtak az újságok is nagy kárörvendezések közepette. Ezt szerencsére olvasta a gyártó is, aki azonnal jelentkezett a rendelkezésére álló tartaléknak készült pumpával. Újabb feszült várakozás kezdődött a kedvező időjárási helyzetjelentés megérkezéséig. New Yorkból először a mintegy 2000 km-re lévő Harbor Grace repülőterére kellett átrepülnünk, ami talán nagyobb akadályt jelentett akkor számunkra, mint az út többi része. Végre július 13-án elérkezett az indulás várva várt pillanata. Az út első szakasza, amelyet az amerikai tengerpart mentén, átlag 1000 m magasságban tettünk meg, eseménytelen volt. Néhány órai repülés után azonban egyre jobban felhősödött. Nem láttunk sem vizet, sem szárazföldet. Megpróbáltunk a felhők alatt alacsonyan repülni, de ott meg köd volt. Így leginkább visszaemelkedtünk a felhők fölé. Iránytű után repültünk, de a szárazföldi rádióállomások morzejelei is segítettek, hogy tudjuk tartani az irányt. Minél közelebb kerültünk a célhoz, annál rosszabbak lettek a látási viszonyok. Kritikus helyzetbe kerültünk. Kétséges volt, hogy célhoz érünk-e estig. Ahhoz, hogy visszaforduljunk, nem volt elegendő üzemanyagunk és a legközelebbi repülőtér is hét nyolcszáz kilométerre volt. Szerencsére New Foundland előtt eloszlott a felhőzet, csak a ködréteg hömpölygött 100-200 m vastagon alattunk. A partszegély mentén felborzolódott köd tisztán mutatta a sziget körvonalait, amelynek mentén haladva képesek voltunk tájékozódni. Így tartottunk pontosan a repülőtér felé, amit egy kis résen keresztül észre is vettünk és végül sikeresen leszálltunk. Ez az útszakasz hét óra húsz percre tartott alig néhány perccel maradt el a nyolc nap alatt a Földet körbepülő Post és Gatti pilóták hasonló távolság megtételéhez használt repülési idejétől.

Harbour Grace-ről joggal mondhatja az amerikai, hogy ott a világ vége, nemcsak földrajzi, hanem minden más értelemben is. Az egész Nagy-Magyarország területével egyenlő és közel 100000 lakosú New Foundland sziget, teljesen el van zárva a világtól. A szigeten hetenként kétszer keskenyvágányú vicinális közlekedik, és néha-néha Montrealba van hajójárat. Politikai tekintetben New Foundland angol fennhatóság alatt áll. Saját parlamentje és közigazgatása van. A ríkítóan cifra egyenruhába bújtatott tisztségviselők csak különleges alkalmak esetén látják el fontos hivatalukat. Egyébként, mint a falu valamennyi lakója, halászzal foglalkoznak. Harbor Grace az aviatikának köszönheti világhírét. Két amerikai repülő, Scheele és Brock, amikor világszerte útra indult, ezt a kis falut, mint az amerikai szárazföldnek Európához legközelebb eső pontját választotta starthelynek. Ekkor indult meg a "Harbour Airport Corporation". Ennek a vállalatnak a tagjai lettek a falu notabilitásai, a polgármestertől a fűszeresig. A falu melletti dombon a szigetlakók néhány ezer dollár befektetéssel és sok munkával, kezdetleges, de erre a célra megfelelő felszállóhelyet építettek. A repülőtér építői rendületlen hittel bíznak abban, hogy egyszer Harbour Grace lesz Amerika és Európa közötti repülőforgalom kikötője, úgyhogy befektetésük busásan meg fog térülni.

Megérkezésünk utáni reggel meteorológusunktól Kimbaltól távirat érkezett New Yorkból, ami némi javulást jelzett, de korántsem olyat, amelyet repülésünk szempontjából kedvezőnek lehetett volna mondani. Az erre leginkább alkalmas tavaszi időjárásról már túl voltunk. Mérlegeltük az esélyeket. Valószínűnek látszott, hogy nyugatról felénk vonuló eső és köd csak tovább ronthat a helyzeten és az egész vállalkozás újbóli elhalasztását eredményezheti. A legközelebbi előrejelzés az óceán felett alacsony felhőzetet, kedvezőtlen északi szelet, Anglia és Franciaország felett vihart feltételezett, mégis az indulás mellett döntöttünk. Távirat Magyarországra anyámnak, "Holnap délután Mátyásföldön találkozunk", majd a csomagok és felszerelés, köztük a posta utolsó ellenőrzése, teljes gáz a 400 lóerős motornak és start. A pálya végén nagy keservesen elértük az emelkedés megkezdéséhez szükséges sebességet, ami a mintegy 4000 kg felszálló súly mellett nem kis siker. Hasonlóan nehéz a hegyoldal felett való emelkedés is, miközben a cserjés egy-egy ága nagy csattanással vág végig a szárny alsó felületén. Ez is sikerül, majd mintegy 200 m magasságban repülünk, és alattunk hullámszerűen az Atlanti-

óceán, órára nézek 12 óra 26 perc. A rádiómat vételi helyzetbe állítva hallom, hogy a környékbeli rádióállomások mind az indulásunk részleteit adják le.

Öt évvel ezelőtt ugyanezen az útvonalon, csak hajóval érkeztem, érkezésem adatai felől nem érdeklődött a Daily Mail, sem a New York Times, az út tíz napig tartott, amit az óceán felett tizennégy óra alatt terveztünk megtenni a tőlünk háromezer kilométerre lévő európai partokig. Már csak néhány méter választ el a felszíntől, amikor előttünk a felhő és a köd összezárnak a vízzel, teljes gáz újra és emelkedés, a műszerek alapján Endresz Gyurka vízszintesen tartja szárnyat. A köd egyre sűrűsödik a szárnyvéget már alig látni. Iránytű szerint repülünk már lassan két órája, mialatt szinte teljesen megszűnt bennünk az egyensúly és az irány érzékelése. Már csak az ideg nélküli műszerek a mérvadók, azok töltik be az agy, a szem és a fül szerepét. Csak a műszerekbe vetett hit győzheti le a ködöt, minden figyelmünket erre összpontosítjuk. Napnyugtáig tart ez az idegfeszítő állapot, közben gépünk nagy túlterhelése miatt mintegy hét órába telt, míg 2000 m-re emelkedhettünk, ahol kijutunk a nyári alkonyatba. Ez idő alatt számításom szerint 1400 km-t tettünk meg, de nagy kérdés, hogy a szél miatt mennyire távolodtunk el közben a tervezett útvonaltól. Többszöri hívásomra a Canadian Pacific egyik gőzöse, az "Auriana" válaszol. Megadja helyzetét és közli, hogy tőle délre vagyunk. Azután tőlünk délre a "Kennebeck" gőzös jelentkezik. Így megállapítom helyzetünket valahol a két hajó között, de a pontos helymeghatározás érdekében meg kell várnunk a csillagokat. Az alkonyat végtelen hosszúra nyúlik. Este tízkor még világosság van, majd egyszerre besötétedik és pislogva megjelenik elsőnek az Északi Sarkcsillag. Alattunk a csillagok fényében, mint valami titokzatos habtajték fehérленek a felhők. Mint óriás hegyek havas csúcsokkal váltakoznak a mély sötét völgyekkel. Furcsa bugyborékoló hangok töltik meg a gép belső részét. A motor kifogyhatatlan szomjúsággal issza a benzint, percenként majdnem két litert fogyasztva. Hajnali három órakor a csillagok nagy hada a végtelenségbe tűnik el, az égi kárpit díszeit leszedi egy láthatatlan kéz. Halvány árnyalattal világosabb lesz az égbolt és előttünk messze északkeleten feltűnt a Nap, izzó korongja. Alig öt órája hagytuk magunk mögött. Az európai partok itt fekszenek alattunk, hajnali álmukat alusszák a felhőtakaró alatt. Rádióhívásomra a "Maya" válaszol. Gyenge adójának hangja elvész a parti nagy állomások, Valencia, Lands End, Cherbourg és Le Havre erős hangjai között. Már rég a szárazföld fölött repülünk, de a sűrű felhőzettől nem látszik a föld. Erős szellőkések alaposan próbára teszik a gépet, de az állja a birkózást, tudom nem tart soká a nyári fergeteg fél óra és el is nyargal mellettünk. Hamarosan elérjük a Rajnát, délre fordulunk és viharzónát kerülve haladunk előre, ahol feltűnik Friedrichshafen a Bodeni-tóval, majd Ulmál elérjük a Dunát. Már nem kell térkép, pihenhet a navigátor, vezet bennünket a folyó. Linz tűnik fel alattunk, Budapestet hívom a rádión, de Bécs válaszol. Már teljesen süket vagyok és nagy nehezen értem csak meg az egykori k.u.k. bajtársak üdvözlését, amit fedélzeti telefonon továbbítok Endresznek, de ő is valami egészen nem odaillőt felel. Ő sem érti teljesen, amit beszélek.

Átrepültünk a trianoni magyar határon. A vidéket egyhangú szürkeségbe öltöztette a forró nyár. Amely fölemelő és nagyszerű a pillanat, melyhez két küzdelmes év után érkeztem, oly szomorú a tudat, hogy a Duna túlsó partját idegenek bitorolják. Tudom, hogy ott is sokak szíve dobban meg gépünk láttán. Motorunk Győr fölött néhányat köhög, de nem sejtem, hogy most a cél előtt fog cserbenhagyni bennünket. Endresz lázas gyorsasággal kapcsolja sorba a tankokat, de néhány perc múlva mindegyik tartály felől megismétlődve hallatszik a köhögés. Feljegyzéseim szerint a jobb oldali szárnytank még teljesen érintetlen. A jobb középsőre kapcsolj, ordítom a telefonba. Endresz csak a fejét rázva intett, hogy nem hallja, amit mondok, gyorsan leírom egy papírra az üzenetet. Késő. A légszűrő megállt. Azonnal átveszem a kormányt, hogy Endresz kinyithassa a benzinszűrő mélyen az ülésben lévő csapját. Közben visszafordítom a gépet a már hátunk mögött hagyott sík terület fölé. Hiába minden kísérletezés le kell szállnunk. Az előttünk sárgálló rét boglyái közül hirtelen kikanyarodik egy szénásszekér. Endresz nagy lélekjelenléttel balra tér ki. Már fordulóban földet is ér kerekeivel a gép. Erősen felütődve nagyot ugrik, majd egy zökkenéssel megáll a kukoricás szélén és lassan a fejére billen.

A Bécs-Budapest rendszeres repülőjárat közben megérkezett Mátyásföldre, annak pilótája látta kényszerleszállásunkat. Két óra múlva egy értünk küldött repülőgépen mi is megérkeztünk ide, ahol mámoros fogadtatásban részesültünk és meggyőződhattünk róla, hogy utunk nem volt hiábavaló. Az első magyar óceánrepülés rekordverő sikerével meglegettük a világ szeme előtt a magyar igazság lobogóját.^[161]

Bánhidi Antal repülőmérnök és pilóta először 1930-ban kapott megbízást a Magyar Aero Szövetségtől, hogy vegyen részt az Amerikában szerveződött első magyar óceánrepülés végrehajtására kiszemelt repülőgép átvételi ellenőrzésében és a berepülés műszaki szempontból történő felügyeletében. Többek között ennek a munkának az eredménye volt a szükséges üzemanyag mennyiségének meghatározása és a fogyasztással kapcsolatos számítások elvégzése. Az üzemanyag végül kilenc tartályba került, amelyek a szárnyakban és a törzsben kaptak helyet. Ezután következett a tartályokból a fogyasztás sorrendjének meghatározása, amelyre a repülőgép aerodinamikai stabilitásának folyamatos fenntartása miatt volt szükség. Bánhidi mérnök 1931. júl. 15-én is ott volt a "Justice for Hungary" indításánál és segítette a közvetlen előkészületeket. A jobb oldali szárnytank, még valóban érintetlen volt Győr fölött, azonban a benzinpumpa az átkapcsolások közben az üzemanyagban található piszoktól eltömődött, ami végül a leszálláshoz vezetett.^[162] (Emlékezzünk vissza ez volt a második az elkészült két benzinpumpa közül! Sic!)

A "Justice for Hungary" emlékpostát hozott magával. Ezeket az emlék levelezőlapokat még 1930-ban, majd 1931-ben ismételten kiadta a rendezőbizottság, mely utóbbi jobb felső sarkából hiányzik az Igazságot Magyarországnak felirat. Ez a felirat csupa nagybetűvel a képeslap aljára került.

A [61021-es](#) és [61022-es](#) motívumoldalakon felül láthatók az eredeti levelezőlapok hátoldalai, míg alul a fénymásolt képes előoldalak. Az előoldalakat összehasonlítva nyomon követhetjük a fent jelzett különbségeket. A nevezett segélydíjegyves levelezőlapokon láthatók az egy dollár értékű "Detroit-bélyegek". A "Detroit-Budapest" feliratú díjegyves levelezőlapokból 30000 példány készült, amelyekből 4600 db fogyott el. A repülőgép Magyarországra érkezését követően a levelezőlapokra még nem kerültek rá egyből a postai és a magánhasználatra szánt kezelési bélyegzések. A kétnyelvű kör alakú, visszadátumozott alkalmi bélyegző is csak három nap múlva került használatba ennyi időbe került ugyanis a küldemény feldolgozása.^[163]

A 61021-es motívumoldalon felül látható levelezőlapra került érkezési bélyegző dátumára vonatkozó állítást alátámasztja az Ifj. Berecz által készített és már korábban idézett katalógusa is. A 61022-es motívumoldalon felül látható postai érkezési betűző nélküli levelezőlapok közül sokat visszairányítottak az Egyesült Államokba, mivel nem tudták kézbesíteni.^[164]

A [61023-as](#) motívumoldalon a "Justice for Hungary" repülőgép érkezését rögzítő két képes levelezőlap előoldala látható, a felső futott levelezőlap a korabeli Bicske látképét és a repülőgépet ábrázolja, míg a repülőgépet ábrázoló alsó képeslap hátsó címzési oldala üres.

03 ENDRESZ ÉS BITTAY BÚCSÚZTATÁSA MÁTYÁSFÖLDÖN 1932

Két hónappal a diadalmas hazaérkezés után Magyar Sándor visszatért Amerikába, míg Endresz György idehaza maradt és terveket készített, amelyek megvalósításával új dicsőségeket óhajtott szerezni hazájának. Közben ellátogatott Londonba Rothermere lordhoz is, akinek megköszönte az óceánrepülés támogatását. Idehaza pedig részt vett az olasz repülő fogadtatásán és a "Justice for Hungary"-n ő vitte

el Balbo olasz légügyi minisztert Budapestről Szombathelyre. A nehéz gazdasági viszonyok egyre kevesebb reményt engedtek meg az aviatikai feladatok megoldására nézve. Dédelgetett tervei kiinduló pontjának tekintette Endresz, az 1932 májusában Rómába tervezett óceánrepülő világtalálkozót, végül ő volt az egyetlen, aki híres gépén jelenthette be érkezését.

A [61031-es motívumoldal](#)on az egykori "Rádióélet" folyóirat borítólapján a búcsú pillanatait rögzítő fotót láthatjuk a középpontban Endresz György a Magyar Aero Szövetség képviselői, illetve Bittay Gyula főhadnagy navigátor társaságában.

04 A BUDAPEST-RÓMA I. LÉGI-JÁRAT LEVELEZŐLAPJAI 1932

A "Justice" bélyegek és az Endresz kiadványok - aerofilatéliai anyag - kapcsán általában Örvös János működött közre a Magyar Aero Szövetség megbízásából. A befolyt összeget a sportrepülés céljaira kívánták fordítani. A Budapest-Róma I. légi-járat művészi rajzú levelezőlap tervét Sály Béla Ádám és Haranghy Jenő az ismert művészek készítették. A barna nyomású levelezőlapokat vékony szalmasárga és rózsaszínű kivitelben párhuzamos vonalú vízjeggyel ellátott papíron nyomták. Ez a fehér kartonra is készült képes levelezőlap a Budapest-Róma "Első Repülés-lap"ként ismeretes. A levelező-lapok címzési oldalának léghajót, repülőgépet és szárnyas postakürtöt tartalmazó motívuma Haranghy Jenő professzor műve. A díszkeretet a Budapest-Róma I. légi járat emlékévei és az Endresz-négyes blokkokhoz is felhasználták.

A [61041-es](#) és [61042-es motívumoldal](#)on a sárga, míg a [61043-as motívumoldal](#)on a rózsaszín árnyalatban készült Budapest-Róma I. légi-járat levelezőlapjai láthatók.

05 A BUDAPEST-RÓMA I. LÉGI-JÁRAT EMLÉKÍVEI 1932

A levelezőlapok mintájával megegyező - a Budai Várpalota és Trajánusz Rómában látható oszlopa között átsuhanó repülőgép - mintázat kicsinyített képével sárga és ezüstpapíron légi-alkalmi bélyegek, emlékévek is készültek fogazott és vágott változatban. Az 55x40 mm-es méretben készült emlékív a Budapest-Róma I. légi járat Endresz-bélyegek egyes számú változata.^[165] Az idézett katalógusoldal 730.01 bekezdésének "1-es" pontjában leírtak szerint.

A [61051-es](#) és a [61052-es motívumoldal](#)on alul és felül a sárga és ezüstsínű fogazott változatai, illetve azok hibás nyomatai láthatók.

06 AZ ENDRESZ-NÉGYES EMLÉKBLOKKOK 1932

A levelezőlap Haranghy-féle keretének kisebbített kliséivel készültek az Endresz bélyegek négy típusban, de egyszeri - kisívnek megfelelő - nyomásban. A négyes blokk, vagy bélyegív négyféle 50x30 mm méretű bélyegből áll, melyeknél csak a keret azonos rajzú. A négy bélyeg az indulás, az érkezés, az óceánrepülő kongresszusa és a visszatérő út felidézése céljából készült. A két részre oszló keretrajzban csak a bal felső bélyegen találunk mindkét mezőben nyomást, míg a többi három bélyeg

jobboldali része üres. Az üres részek Endresz, Bittay, és egy Rómában kiválasztott óceánrepülő aláírása céljából volt fenntartva. A bal felső bélyeg jobboldali részének szövegelrendezése is olyan, hogy a szöveg közé beírható legyen Endresz neve. Az első bélyeg jobb oldalán Endresz fényképe mellett a "Budapest-Róma I. légi-járat emlékére" szöveg, alatta az érkezés dátuma: "1932. máj. 21." Az első mellett a hármas számú bélyeg bal oldalán "A Justice for Hungary érkezése Rómába 1932. máj. 21" szöveg. A bal alsó kettesszámú bélyeg jobb oldala üres bal oldali felirata az "Óceánrepülők Világkongresszusa Róma 1932. május" szöveg ötsoros, mint a hármas számú szövege. Tőle jobbra a négyes számú bélyeg bal oldalán a "Róma-Budapest I. légi-járat. Pilóta: Endresz Gy." felirat olvasható. A négyes bélyeg jobb oldali része üres. A fogazott négyes blokkokat ezüst, arany, fehér, szalmasárga, citromsárga, narancssárga, rózsaszín, zöld és világoskék árnyalatokban nyomtatták. Vágottan (fényes papíron) citromsárga, fehér, kék, lila, halvány-rózsaszín, (matt papíron) sárga, szalmasárga.^[166] Ugyanez a szöveg megegyezik az előbb idézet katalógusoldal 730.01-es bekezdésében leírt "2a", "2b", "2c" és "2d" pontok tartalmával.

A [61061](#), [61062](#), [61063](#) és [61064](#)-es motívumoldalakon különböző színű fogazott és vágott egyenként négy darab Endresz bélyegből álló blokkokat láthatunk.

A Latham repüléseket nyilvántartó katalógusban csupán a végrehajtást elkönyvelő információ található az első 1931. Júl. 15-16-án végrehajtott magyar óceánrepülésre és a Budapest-Róma I. légi járatra vonatkozóan a 240-es és a 263-as pontokban.

07 TRAGÉDIA RÓMÁBAN, MAJD ÚJJÁSZÜLETIK A FŐNIXMADÁR 1932

Május 14-én este a Filatéliai Kurír kiállításának bankettjén, amikor félszáz filatelista lelkes hangulatban ünnepelte a legkiválóbb magyar repülőt, általános kívánságra maga Endresz György is szólásra emelkedett. "Egy hét múlva Rómába viszek postát, de remélem egy esztendő múlva olyan postával is szolgálhatok már, amiről az egész világ filatelistái beszélnek megint." mondotta többek között. Május 21-én délután hat órakor Budapest fülledt levegőjű utcáit vészes kiáltású rikkancsok rohanták be: "Lezuhant Róma előtt a Justice for Hungary! Endresz és Bittay szörnyethaltak!"^[167]

Az Endresz bélyegek túlnyomó része a "Justice for Hungary"-val égett el. Egy részük a levelezőlapokra volt ragasztva, több száz darab pedig az előző motívum során ismertetett négyes blokkokból Endresz György bőröndjében volt becsomagolva. Ezeket ugyanis szívességből magával vitte, hogy Rómában aláíratja óceánrepülő pilótatársaival, illetve felragasztja ezeket az olasz alkalmi repülőutak, illetve a Justice visszatérő postájának küldeményeire.

Amikor a sebzett, hősi repülőhalált halt magyar Sasok földi maradványai a fővárosba érkeztek, a megmaradt Endresz alkalmi bélyegek szalmasárga színű fogazott és vágott blokkjainak két jobboldali bélyegét felülnyomással látták el. A felső hármas számú bélyeg jobb oldalán található üres mezőbe feketével Endresz és Bittay neveit nyomtatták egy-egy keresztrel. Az alatta lévő négyes számú bélyeg baloldali részébe a Róma-Budapest felirat fölé egy kereszt került. Az "I. légi-járat" és a "Pilóta" szavakat fekete vonallal takarták el. Az "Endres Gy." névfelirat alá az "1932. V. 23-25." dátumot nyomtatták, amikor a hamvakat hozó gyászvonat Rómából Budapestre érkezett. Az üres jobboldali részbe Endresz fekete színű fényképét nyomtatták. A filatelisták ezeket a gyászbélyegeket felragasztották a május 25-én a Budapestről feladott küldeményekre.^[168]

Hasonló sorokkal írja le az eseményeket a már többször idézett katalógus is, amely a következő

sorokban olvasható. Az Óceánrepülők világtalálkozója Endresz saját gépén és Bittay Gyula navigátor pilóta társaságában érkezett, mert időközben Magyar Sándor visszatért Kanadába. A római repülőtéren leszállás közben a futópálya mentén a repülőgép akadálynak ütközött, ettől átfordult a földbe csapódott és felrobbant. Leszállás közben a szárny vége beleakadt egy földkupacba, amely a repülőtér átépítése érdekében folyó földmunkálatok során keletkezett. A földbecsapódás végzetesnek bizonyult a pilóták szörnyethaltak a repülőgép kigyulladt, a postaküldemény teljesen elégett. Csak a sárga papírra nyomott bélyegívék maradtak meg, amelyeket a korábban részletezett felülnyomással láttak el. Így került rájuk Endresz és Bittay neve Endresz fényképe és a hazaérkezés "1932. május. 24-25." dátuma, amely a pilóták földi maradványainak hazaszállítását jelzi. Ezek közül a "gyász-levélezők" közül sokat ragasztottak föl a gyűjtők május 25-én légitávküldeményeikre, ezzel is tisztelegve a magyar repülők emléke előtt.^[169] A gyűjtők az eredeti Endresz blokkok bal felső bélyegének eltávolításával és a blokk fekete hátterével is kifejezték gyászukat a hős pilótáknak.

A [61071-es](#) motívumoldalon felül egy tépett és hiányos Endresz "gyászblokk" szalmasárga fogazott változatát láthatjuk, míg alul a vágott változat található.

A [61072-es](#) és a [61073-as](#) motívumoldalakon a gyűjtői átalakítással készült két-két fogazott és vágott gyászblokk látható.

A [61074-es](#) motívumoldalon a tragédiát követően kiadott gyászlevelezőlapok láthatók. Endresz óceánrepülése, majd az egy évvel később bekövetkezett, a két pilóta halálát okozó tragikus baleset sok emlékkiadvány témája volt mind az országban, mind pedig külföldön. Ezek közül a motívumoldalon látottakat volt lehetőség bemutatni.

A [61075-ös](#) motívumoldalon a tragédiát követő héten ismételt a "Rádióélet" hetilap cikke a hősökre emlékezve felidézte a rádióban elhangzott nyilatkozatokat, riportokat, amik az óceánrepülés bátor pilótáival készültek indulásuk előtt. Felül Endresz Györgynek a rádióban tartott előadása emlékére tett vendégkönyvi bejegyzését olvashatjuk, alul a Justice for Hungary előző évi dicsőséges megérkezését felidéző és a keserű gyászt kifejező újságcikk látható.

Az Óceán győzelmes magyar madarának az Örök Város kapujában történt tragikus pusztulása után a roppant gyász és veszteséghez volt méltó Mussolini miniszterelnök kijelentése: "A Justice for Hungary nem pusztulhat el Róma kapujában, a Giustizia per L'Ungheria itt támad új életre, hogy hivatását végül teljesíthesse." Nem telt el egy hónap sem május 21-e óta, mikor meglepetésként jött a hír, hogy a "Giustizia per L'Ungheria Liberati" órnagy parancsnoksága alatt június 15-én érkezik Budapestre. Aznap délután a Mátyásföldi repülőtéren ezer és ezer ember várta az új "Justice-t", és amikor pontosan délután öt órakor kilenc magyar repülőgép kíséretében feltűnt a láthatáron, a fájdalom és öröm könnyei törtek elő a várakozó ezrek szeméből. A kísérő kilenc repülőgép üdvözlésre egy tízedik felszállóval együtt a levegőben keringtek, miközben a "Giustizia" egyre alacsonyabbra ereszkedett, majd egy újabb díszkör végrehajtását követően méltóságteljesen leszállt.

A [61076-os](#) motívumoldalon képes levelezőlapok láthatók. Felül látható egy a Tolnay világlapjában megjelent rézkarc minőségű ajándék levelezőlap az olvasók részére. A levelezőlap feladásával fejezhették ki hálájukat az olvasók Mussolini miniszterelnöknek a Giustizia per L'Ungheria repülőgépeért. Az alsó levelezőlapon Itália államát megalkotó miniszterelnök gondolata olvasható, amelynek jegyében a repülőgép adományozása történt.

A repülőgép érkezése után az "Endresz György Magyar Filatelisták Asztaltársasága" az idő rövidege dacára művészi tervezésű és kivitelű dombornyomású emlékbélyegeket készíttetett, amelynek bélyegképe a Filatéliai Kurír 1932. 4/5. szám 69-ik oldalán is látható. A bélyeg kilenc színben készült:

világoskék-kék, vörös-kék, zöld-kék, arany-kék, ezüst-kék, szalmasárga-kék, citromsárga-kék, fehér-kék, narancssárga-kék. Három bélyeg ezek közül, mégpedig a világoskék, szalmasárga-kék, és citromsárga-kék színű hátoldalán kékszínű háromsoros felülnyomás is készült a következő szöveggel:

"Endresz György"
Magy. Aerofilatelisták
Asztaltársasága"

Így az emléksorozat tulajdonképpen tizenkét bélyegből áll, melyet kiegészítve a tragikus végű Budapest-Róma légi-járat néhány Endresz bélyegével Örvös János az Asztaltársaság nevében Liberati őrnagyhoz és Constanzi hadnagyhoz is eljuttatott. A Liberati bélyegek úgyszólván néhány nap alatt aerofilatéliai ritkaságokká váltak.^[170]

Az "1932. VI. 15. Róma-Budapest I. Légi út emlékére Giustizia per L'Ungheria Pilóta: Liberati, Navigátor: Costanzi" feliratú a repülőgép sziluettjét ábrázoló dombornyomású fogazott 40x30 mm méretű alkalmi bélyeget az Endresz György Magyar Aerofilatelisták Asztaltársasága adta ki.^[171] Az idézett katalógusoldal 731.01-es bekezdése szerint.

A [61077-es motívumoldalon](#) felül három, alul négy darab látható az Endresz György Magyar Aerofilatelisták Asztaltársasága kiadásában készült "Liberati" bélyegek közül.

A [61078-as motívumoldalon](#) látható két képes levelezőlap. Felül az önmagát az igazságért elégető és a tisztítóüzben újjászülető Főnixmadarat - a Justice for Hungary jelképét - láthatjuk. Az alsó képeslapon négy személy közül három sötét öltönyben látható középen Szalay Emil (Szalay bácsi) a repülőút egyik támogatója tőle jobbra Magyar Sándor pilóta-navigátor és balra Endresz György pilóta látható. A negyedik világos öltönyt viselő személy vélhetően a Magyar Aero Szövetség munkatársa. (Sic!)

08 A CSILLAGTÚRA ÉS A FŐNIXBÉLYEGEK 1932

Az 1000 lóerős Fiat motorral felszerelt "Giustizia per L'Ungheria Liberati őrnagy vezetésével való Budapestre érkezése után az ország lakossága nem láthatta még a hatalmas gépmadarat. A Giustizia országos bemutatkozó repülésre indulása alkalmából a m. kir. posta közölte, hogy légi-járatokat indít és a "Stella di Savoia" ("Savoiai Csillag") elnevezésű csillagtúra postai útjait érdekes alkalmi betűzésekkel jelöli meg. A hivatalos program szerint a Giustizia Budapestről, illetve Nyíregyházáról indulva kilenc vidéki városban, majd végül Budapesten száll le. A tervezett öt csoport és dátum a következő:

- Első csoport szept. 4-én Budapest, Pécs, Kaposvár,
- A második szept. 11-én Budapest, Szeged, Békéscsaba,
- A harmadik csoport szept. 16-án Budapest, Székesfehérvár, Szombathely,
- A negyedik csoport Szombathelyről szept. 17-én Budapest, Debrecen, Nyíregyháza,
- Az ötödik csoport Nyíregyházáról, szept. 18-án, Miskolc, Budapest.

Az Aero Szövetség egy művészi alkalmi bélyeget is kiadott a túrarepülésre Haranghy Jenő rajzai alapján. A bélyegkép fehér papíron zöld színnel a lángokból felemelkedő Főnixmadarat ábrázolja, felette a repülőgép és a szöveg Giustizia per L'Ungheria, míg alatta a Stella di Savoya túra 1932. szeptember.^[172]

Három fféle bélyeg létezik ezzel a rajzzal egy 25x30 mm-es méretű fogazott és vágott, valamint egy

harmadik 50x60 mm-es méretű csak vágott formátumú. A nagyméretű bélyeg darabonként, a kisebb méretűek tízes ívben készültek, melyek felső és alsó ívszélein a városok neveit találjuk, amelyeket a Giustizia repülése során felkeresett. Ezek a városok: Budapest, Pécs, Kaposvár, Békéscsaba, Szeged, Székesfehérvár, Szombathely, Debrecen, Nyíregyháza és Miskolc. A bélyegek mintázata megtekinthető a Filatéliai Kurír 1932. évi 8. szám 109. oldalán, illetve a jelen gyűjtemény 61081-es motívumoldalán.

Az alkalmi bélyeg katalógus szerinti leírása a következő. A "Giustizia per L' Ungheria Stella di Savoya túra 1932. szeptember" feliratú alkalmi bélyeg a Főnix-madarat és kétfedelű repülőgépet bal alsó sarkában a Savoyai csillagot jobbra kettős keresztet hármassal ábrázoló bélyeg, mérete 30x35 mm. A vágott és fogazott változatban készült bélyeg színe fehér alapon zöld a bélyegszélen alul, vagy felül az érkezési hely, illetve városnév.^[173] Az idézett katalógusoldal 731.03-as bekezdés "a" pontja szerint.

Egyes lapok írásai szerint a Budapest-Róma légi-út alkalmából a levelezőlapok és bélyegek is a sportrepülés javára készültek, amelyek egy pengőért a MALERT-nél vagy a Sportrepülők Egyesületénél voltak megvásárolhatók. A levelezőlapokon piros-fehér-zöld keretben a zöld színű parlament felett száll a vörös színű Justice for Hungary. Ugyanilyen rajzú és színű a lap címzési oldalára ragasztott vágott vastag papírú alkalmi bélyeg is.^[174] Ezeknek a római rendeltetésű lapoknak a postadíja, miként az egyéb külföldi irányítású levelezőlap küldeményeké is egy pengő volt. Árusították és használták még ez alkalomból minden felülnyomás nélkül az Aero Szövetség által kiadott képeslapokat is. Ezeken Endresz György és Magyar Sándor fényképe volt látható, és az emléklapot a Justice repülőgép rajzával díszítette. A díszítésnek köszönhetően ezeket a bélyegeket és levelezőlapokat is a gyűjtői társadalom "Justice" jelzővel illette.

A [61081-es motívumoldal](#)on felül a fogazott, alul a vágott Főnix bélyegek tízes ívei láthatók.

A [61082-es motívumoldal](#)on felül a "Justice" bélyegek két példánya, alul a vágott nagyméretű, Főnix bélyeg látható.

A [61083-as motívumoldal](#)on felül az Endresz György és Magyar Sándor fényképét ábrázoló levelezőlap képes oldalának fénymásolt példánya, alul az eredeti írásos oldala egy nagyméretű Budapest-Kecskemét viszonylatban használt Főnixbélyeggel látható. A vágott bélyeg 50x60 mm-es méretű "Budapest-Kecskemét" feketesínű felülnyomású. Leírását a Főnix bélyegek kapcsán már korábban idézett bélyegkatalógus 731.03 bekezdésének a "b" pontja tárgyalja. A felülnyomás mellett sajnos csak halványan látható a jobb felső sarokban a repülőút betűzője is, amely megegyezik a Filatéliai Kurír 1932. 8. száma 111. oldalán bemutatott ábrával, amely a Giustizia per L'Ungheria repülőgép felülnézeti rajzát ábrázolja. A szárny mögött és a törzs fölött három sorban olvasható a "Giustizia per L'Ungheria" felirat. A törzs alatt pedig a "Budapest" és "Kecskemét" alatta pedig a dátum: "1932. okt. 2." olvasható.

A Csillagtúra-repülés lezajlása után számos vidéki város tett lépéseket, hogy a "Giustizia" látogatását biztosítsák. az időközben előrehaladott szezonnal azonban illetékes helyen csak Kecskemét város kérését teljesítették. Az október 2-án végzett repülésen ugyancsak Kálmán légügyi felügyelő vezette a repülőgépet, míg a navigátori tiszteket vitéz Rákosi dr. a légügyi hivatal igazgatója töltötte be. A Filatéliai Kurírnak a Csillagtúra bélyegeket és levelezőlapokat tárgyaló, előzőleg idézett cikke számol be a kecskeméti repülésről is. A levelezőlap a párosítás lehetősége miatt került erre a motívumoldalra, a repülés többi objektuma a későbbi dátumnak megfelelően kerül bemutatásra.

A [61084-es motívumoldal](#)on felül a csillagtúra második szakaszának során futott és felülnyomott "Justice" levelezőlap fénymásolt képes előoldala látható. A levelezőlapok felülnyomására azért került

sor, mert bélyegek még csak voltak, de alkalmi levelezőlapok már kisebb számban álltak rendelkezésre. Ezért a bélyeggel azonos mintájú "Justice" lapok maradványkészletéből nyomtak felül néhány ezer darabot a következő: "Giustizia per L'Ungheria Stella di Savoia túrarepülése 1932" szöveggel. A "Justice" lapoknak csak a felülnyomott változatai találhatóak meg a gyűjteményben.

A motívumoldalon alul a levelezőlap eredetei címzési oldala alul látható a Budapesten használt vöröseslila fedélzeti betűzővel, valamint a Budapesten, Szegeden és Békéscsabán használt postai helyi és kelti bélyegzőkkel. Az alkalmi bélyeg kisméretű vágott Főnixbélyeg a repülőút utolsó állomását jelentő Békéscsaba ívszéllel. A levelezőlapon légiposta ragjegy és fedélzeti bélyegző. Az 1927-es Repülő (I.) L sorozat és az 1931-es kiegészítő bélyegek (I.) értékeinek Mitchel katalógus szerinti sorszáma 432 és 473x.^[175]

A [61085-ös](#) motívumoldalon a csillagtúra Nyíregyháza-Miskolc-Budapest negyedik szakaszára feladott levelezőlap a Főnix bélyegeken kívül használt alkalmi bélyegekkel. A Nyíregyházán és Miskolcon feladott objektumokon ugyanis az ottani filatelisták használták az Endresz Magyar Aerofilatéliai Asztaltársaság művészi Miskolc-Budapest I. légi-járat bélyegeket is felülnyomással. Az 1932-es Filatéliai Kurír 8. számának 110. oldalán is látható felülnyomást a motívumoldalon felül önálló alkalmi bélyegeken, az alul futott levelezőlapon eredetiben nézhetjük meg.^[176] Az 1927-es kiadású Repülő (I.) L sorozat postabélyegeknél Mitchel katalógus szerinti sorszáma 467-es és 433-as az előzőleg hasonló céllal idézett katalógus szerint.

A [61086-os](#) motívumoldalon felül a Kecskemét-Budapest, valamint a másik viszonylatban a Budapest-Kecskemét úton használt bélyeg és levelezőlap felülnyomatok próbanyomatai láthatók. Alul pedig a "Giustizia per L'Ungheria 1932 okt. Kecskeméti látogatásának emlékére" feliratú ismeretlen egyének által kiadott bélyegek. A bélyegképen kétfedelű repülőgép a városháza fölött, legfelül a város címere, alul kétoldalt további két címer. Vágott kivitelezésben, 40x47 mm-es méretben, sárgás alapon zöld és kék színekben létezik. Az idézett katalógusoldal 731.04-es bekezdése szerint.

A [61087-es](#) motívumoldalon felül két darab "Justice" bélyeg "Budapest-Kecskemét", illetve "Kecskemét-Budapest" kék és piros felülnyomással látható. Ezek a "Justice for Hungary Budapest - Roma Maggio 1932." feliratú, piros repülő a Duna fölött, és a háttérben a fehér alapon zöld színű Országházat ábrázoló vágott 50x58 mm-es méretű és nemzeti színű kerettel készült alkalmi vagy "Justice" bélyegek.^[177] Az idézett katalógusoldal 731.02-es bekezdésének "a" pontja szerint. Az eredeti Justice for Hungary szöveg kék színnel törölve. A leírás (b) pontja szerinti felülnyomás szövege "Budapest-Kecskemét Pilóta: Kálmán" 1932. Október "Giustizia per L'Ungheria" kék színű és az eredeti piros repülőgép kék színű kétfedelűvel felülnyomva. Ettől kissé eltér az alul látható függőleges helyzetű "Justice" levelezőlap fénymásolt képes előoldala. Itt a Kecskemét-Budapest felülnyomása kék színű, a "Pilóta: Kálmán" felirat egysoros és hiányzik róla a kétsoros dátum felirat is, ami felül a bal oldali bélyegen megtalálható. A levelezőlap nemzeti színű keret alatti olasz szövege Olaszország miniszterelnökének szól és a magyar embereknek a Giustizia per L'Ungheria repülőgépért való köszönő sorait tartalmazza.

A [61088-as](#) motívumoldalon felül a "Kecskemét - Budapest" piros felülnyomású és az előző motívumoldal esetében is használt katalógus szövegének "c" pontja szerinti felülnyomás változatnak megfelelő "Justice" levelezőlap fénymásolt képes oldala látható. Ez a "b" változathoz hasonló felülnyomás, a "Kecskemét-Budapest" útvonalra készült, amelynek színe piros, a "Pilóta: Kálmán" kétsoros és hasonló az ettől jobbra lévő "1932. október" dátumfelirat. Az eredeti Justice for Hungary szöveg piros színnel törölve. Az eredeti piros repülőgépet nem nyomták felül kék színű kétfedelűvel. Alul ugyanennek az eredeti levelezőlapnak a hátoldala látható a képes oldal mintázatával felülnyomott

"Justice" bélyeggel.

A levelezőlap hátoldalán láthatóan igazolódik az 1932-es Filatéliai Kurír 8. számának 110. oldalán jelzett fedélzeti és kelti bélyegzők használatára vonatkozó leírás. A repülőúton Kecskemét-Budapest viszonylatban alkalmazott betűzés lila színű kör alakú a "Giustizia" felülnézeti rajza orr része fölött a kör alakú bélyegzővel párhuzamos ívben látható a dátum: "1932. okt. 2." (Az alsó levelezőlapon csak a bal szárnyvég és a vízszintes farok rész látható.) A betűző szövege a "Giustizia per L'Ungheria" felirattal a bal szárnyvégnél kezdődik és a jobb szárnyvégnél fejeződik be. A szárnyvégek alatt a farok rész baloldalán a "Kecskemét" és jobbra a "Budapest" felirat. A kecskeméti posta repülőtéri kirendeltsége tévesen értelmezte a kapcsolódó rendeletet alkalmi betűzőt használt az ilyenkor előírt rendes helyett. Ezzel betűzték le a bélyegeket is, míg a rendes helyi és kelti betűzőket mellékbélyegzőként a küldemények más helyén alkalmazták. A Budapestről - Kecskemétre címzett küldemények egy részét Kecskemét is ellátta alkalmi betűzőjével is, sőt egyes darabokon kétszer is látjuk az alkalmi érkezési betűzőt is. [\[178\]](#)

09 ENDRESZ AVIATIKAI KIÁLLÍTÁS ÉS A BUDAPEST-BÉCS EMLÉKJÁRAT 1932

A budapesti városligeti Iparcsarnokban 1932. október 15-én ünnepélyes keretek között nyílt meg az Endresz György Aviatikai Kiállítás. A kiállítás fő helyén templomi meghittség fogja el az embereket, mikor a Justice for Hungary géproncsait és a felejthetetlen pilóta Endresz György a tűz martalékból kimenekített emléktárgyait, kitüntetéseit szemlélik. A filatelistáknak külön élményt jelent az aerofilatéliai csoport által hosszú vitrinsorokban elhelyezett szebbnél szebb bélyegek. Köztük Gábor Ignác főmérnök gyönyörű Zeppelin gyűjteménye, Rampacher Pál szabadalmi bíró által bemutatott légiposta alkalmi bélyegritkaságok. Ugyancsak az érdeklődés középpontjába került Grotta Grottenberg Frigyes gróf tengerentúli gyűjteménye és Pinterits Sándor által szépen összeállított anyaga. Ismertté vált, hogy október 24-én, a kiállítás utolsó napján emlék - légi járatot tervez indítani a Magyar Királyi Posta Győrbe és Bécsbe. Győr felett ejtőernyővel dobják le a postát, amely körülményt külön alkalmi betűzéssel jelöl meg a Győr 2. számú postahivatal. Győrön keresztül az ország minden helységébe, Bécsen keresztül a világ minden országába küldhető emlékpostá. A Budapest 72. számú postahivatal kiállítási kirendeltsége ezeket a küldeményeket az alkalmi, helyi és kelti betűzésen kívül a "Budapest - Wien" jelzésű háromszög alakú légi betűzéssel is ellátja. (A betűzők a Filatéliai Kurír 1932. 8. számának 119. oldalán és a gyűjtemény 61099-es számú motívumoldalán bemutatott levelezőlapokon láthatók. Sic!)

Az oda és a visszaútra is egyaránt 72 fillér a postadíj, amely kizárólag levelezőlapokra vonatkozik. A Kiállítást a nagy érdeklődésre való tekintettel november 2-ig meghosszabbították, miután október 24-ig kb. 20000 látogatója volt. A hosszabbítás következtében tolódott az emlék légi járat indulása is október 31 - re. A postafelvétel október 30-án este nyolc óráig volt. Az Aero Szövetség egy kiállítási, az Endresz-Magyar Aerofilatéliai Asztaltársaság egy-egy művészi dombornyomású háromszög és négyszög alakú, alkalmi légi emlékbélyegeket is megjelenített. Az Endresz-Magyar Aerofilatéliai Asztaltársaság eredeti légi felvételek segítségével készült levelezőlapokat is kiadott. Ezekben egy másik repülőgépről a Róma felé tartó Justice for Hungary nevű repülőgépet látni, fedélzetén Endresz és Bittay alakja is jól kivehető. [\[179\]](#)

Az F-AICJ lajstromjelű "Cidna" volt az idei légipostai forgalom utolsó repülőjárat, amely téli pihenőre repült volna hazája felé 1932. okt. 31-én. A kora délelőtti órákra tervezett indulás előtt azonban a meteorológiai állomások jelentése szerint Győr környékén óriási köd terjengett. Közben felmerült a

győri posta Bécsbe szállításának lehetősége is, amit később Bécsen keresztül továbbítottak volna címzési helyükre. Ez idő alatt a 72-es postán a Cidna légitársaság beosztottai megkapták a hivatalosan lezárt "győri" és "bécsi" postaszákokat, melyeket annak rendje és módja szerint vett át a repülőtéri postahivatal. Délben a köd oszlását jelentette Győr és a mátyásföldi repülőtéren fél óra múlva a 750 lóerős kéktestű repülőgép felszállt. A gép ezer méteren a köd felett repült, azonban a Győr-szabadhegyi repülőtérré kirendelt postakocsit nem láthatta meg hiába integetett a személyzete egy óriási nemzeti színű zászlóval. Az F-AICJ fedélzetéről végül Juliet navigátor a postát a Győr közelében lévő Szentiván község térségében dobta le, amelyet egy parasztfiú megtalált és értesítette erről a csendőrséget. A postaszákok tartalma a Győr 2. számú postahivatalhoz került. A bécsi zsákban 288 darab levelezőlap volt, a két zárlat összmenyisége 692 darab. A győri küldemények 90 %-a vagyis kb. 360 darab magyarországi címzésű volt, amíg a bécsi küldeményekből posterestante kb. 150 darab jött vissza Budapestre.

A levelezőlapokra ragasztott postai 72 filléres bélyegeket a kiállítási postakirendeltség az alkalmi helyi és kelti betűzéssel látta el: "Budapest 72. Endresz Aviatikai kiállítás és dátum." Minden levelezőlapra rákerült a háromsoros, magyar-német-angol szövegű, kék színű a repülés elhalasztására vonatkozó betűzés. Postai utasítás szerint az Endresz Társaság által kiadott légi alkalmi bélyegek egyik sarkán keresztül kellett ezt a betűzést alkalmazni.^[180]

A [61091-es motívumoldalon](#) felül az "Endresz György Aviatikai Kiállítás, Budapest, 1932. okt. 15-24." feliratú, a M. kir. Állami Térképészet által nyomtatott háromféle alkalmi bélyeg közül kettő látható. A baloldali alkalmi bélyeg vágott 35x55 mm-es méretű, fehér alapon kék színű, a meredeken emelkedő Gerle repülőgépet ábrázolja jobbról egy egyfedelű másik közeledő repülőgéppel. Mellette az ugyancsak vágott 57x57 mm-es méretű különböző színekkel a két repülőgépet a földgömb fölött ábrázoló bélyeg. Az idézett katalógusoldal 730.03-as bekezdés 1-es és 3-as pontjai szerint. Alul vízszintes helyzetben látható a 61087-es számú motívumoldalon alul látott és felülnyomott "Justice" alkalmi levelezőlap eredeti címoldala. A levelezőlapot a Benito Mussolini olasz miniszterelnöknek szóló címzéssel látták el és nyomtatott üdvözlő sorokkal hozták forgalomba, hogy a "Giustizia per L'Ungheria" repülőgépeért az ország lakossága is kifejezhesse köszönetét. A levelezőlapon légiposta ragjegy és egy fogazott Főnix bélyeg is látható fekete színű Kecskemét-Budapest felülnyomással.

A [61092-es motívumoldalon](#) felül a Róma felé tartó Sirius-8-as repülőgép fényképfelvételének színes fénymásolata, alul egy eredeti légi fénykép segítségével az Endresz Magyar Filatéliai Asztal Társaság által készített képeslevelezőlap. A képeslapon látható szintén az Asztaltársaság által kiadott háromszög alakú 55 mm-es oldalhosszúságú fogazott dombornyomású különböző színváltozatban készült alkalmi bélyeg. Az idézett katalógusoldal 730.05-ös bekezdése szerint. Az alkalmi bélyeg néhány darabja a 61096-os motívumoldalon lesz látható. A képeslapon található az előírásoknak megfelelő 72 filléres bérmentesítés és az alkalmi bélyeg sarkán a repülés október 31-re való elhalasztására vonatkozó kék színű bélyegző is. Az 1927-es kiadású Repülő (I.) L bélyegsor 72 filléres értékének Mitchel katalógus szerinti sorszáma 436.

A [61093-as motívumoldalon](#) felül az Endresz György Magyar Aero-filatelisták Asztaltársaságnak az Endresz Aviatikai Kiállítás alkalmából kiadott emlék levelezőlap nyomtatvány címzési oldala látható. Alul a nyomtatvány eredeti hátoldalán látható az üresen álló keret, amelybe az előző motívumoldalon bemutatott - Róma felé repülő - Justice for Hungary fényképét tervezték beragasztani. A nyomtatványon a 61091-es motívumoldal kapesán idézett bekezdés szerinti és a M. kir. Állami Térképészet által nyomtatott harmadik alkalmi bélyeg. Ez utóbbi Endresz repülőgépet ábrázolja vágott 35x55 mm-es méretű, fehér alapon zöld színű.^[181] Az idézett katalógusoldal 730.03-as bekezdés "2" es pontja szerint, amelynek az előzőekben ismertetett "1" es számú változattal együtt a bal oldalán,

illetve sarkában "P" betűjelzés található. (Elég nehéz látni nagyító nélkül! Sic!) A nyomtatványon található 1932/37-es kiadású Arcképek (I.) postabélyegsor értékének Mitchel katalógus szerinti sorszáma 489. [\[182\]](#)

A [61094-es motívumoldal](#)on felül a Magyar Aero Szövetség munkatársainak szolgálati jelzése, amelyet a mátyásfüldei repülőtéren viseltek a Justice for Hungary érkezésének napján 1931. július 16-án. Alul pedig két eredeti belépőjegy a következő évben rendezett 1932-es Endresz György Aviatikai Kiállításra.

A [61095-ös motívumoldal](#)on felül a Magyar Aerofilatelisták Asztaltársasága által életre hívott 1931-ben elkészült Endresz György emléklakett látható, mely Haich Dóra szobrászművész alkotása. Az évente csupán egyszer kiadásra kerülő legnagyobb aerofilatéliai kitüntetés az alul látható rekordokat hirdető emlék levelezőlaphoz hasonlóan nem csak a repülést végrehajtóknak, hanem az aerofilatélia területén kiemelkedő teljesítményt nyújtó gyűjtőknek állít méltó emléket. [\[183\]](#)

A [61096-os motívumoldal](#)on felül és alul három-három darab az előző 61092-es motívumoldal már tárgyalt és az itt idézett katalógus 730.05-ös bekezdése szerinti alkalmi bélyegek láthatók.

A [61097-es motívumoldal](#)on felül az előző motívumoldal újabb három alkalmi bélyeg látható, amelyek azonosítása ugyancsak az idézett katalógus 730.05-ös bekezdése szerint történhet meg. Alul pedig egy futott ajánlott levelezőlapon a 61091-es motívumoldal már látott és ismertetett, az "Endresz György Aviatikai Kiállítás, Budapest, 1932. okt. 15-24." feliratú, a M. kir. Állami Térképészet által nyomtatott alkalmi bélyeget láthatunk. Ez vágott 35x55 mm-es méretű, fehér alapon kék színű, a bélyegkép a meredeken emelkedő Gerle repülőgépet ábrázolja jobbról egy egyfedelű másik közeledő repülőgéppel. Az idézett katalógusoldal 730.03-as bekezdés 1-es pontja szerint, a bélyegen a Székesfehérvár 1-es postafiók érkezési bélyegzői láthatók. Az 1926. Pengő-fillér (I.), az 1927. Repülő (I.) L, valamint az 1931. Kisegítő bélyegek (I.), az 1932/1937. Arcképek (I.), és az 1932. Kisegítő bélyegek (II.) sorozat értékeinek Mitchel katalógus szerinti sorszáma a leírás sorrendjében 414, 418 és 419, 430, 473x és 472x, 488x, 489 és 492.

A [61098-as motívumoldal](#)on alul és felül három-három darab a Magyar Aero Szövetség (MAeSz) által kiadott "Endresz György Aviatikai Kiállítás Budapest 1932 Postai Ledobás Budapest-Győr Emlékjázat" feliratú alkalmi bélyeg látható. A bélyeg 40x45 mm-es méretű fogazott dombornyomású sötétbarna alapon zöld, vörös alapon halvány vörös, barna alapon lila színű. [\[184\]](#) Az idézett katalógusoldal 730.04-es bekezdése szerint.

A [61099-es motívumoldal](#)on alul és felül egy-egy futott levelezőlap látható Győrbe postai ledobással, illetve Budapest-Bécs útvonalon és vissza. A felső levelezőlapon az előző motívumoldal leírt, és a 730.04-es bekezdésben foglaltak szerint jellemzett alkalmi bélyeg látható. A bélyeg mellett megfigyelhetők a kék színű háromszög alakú, "Endresz György Emlékrepülés Budapest-Wien" feliratú, és a piros színű kör alakú a győri postai ledobást jelző, valamint a repülés elhalasztására utaló téglalap alakú kék színű fedélzeti bélyegzők. Az Endresz Aviatikai Kiállítás alkalmi bélyegző és a Győr 2-es számú postafiók érkezési bélyegző látható még a 72 fillér értékű postai bérmentesítés mellett, illetve az elmaradhatatlan légiposta ragjegy. Az 1927-es Repülő (I.) L és az 1932-es Szent Erzsébet postabélyegsorok értékeinek Mitchel katalógus szerinti sorszáma a már ebből a célból többször idézett katalógus szerint 434 és 482. [\[185\]](#)

Az alsó levelezőlapon a 61093-as motívumoldal alul látható levelezőlap esetében említett katalógus 730.05-ös bekezdése szerinti alkalmi bélyeg és az óceánrepülésnek emléket állító kék színű, háromszög alakú fedélzeti bélyegző tekinthető meg. A bélyegen elhelyezett a repülés elhalasztására utaló ugyancsak

kék színű fedélzeti bélyegző mellett látható még a levelezőlapon a bécsi 1-es légiposta érkezési és az Aviaticai Kiállítás alkalmi, valamint a visszaút fedélzeti bélyegzői és egy légiposta rajegy. Az 1927-es Repülő (I.) és az 1932/1937-es kiadású Arcképek (I.) postabélyegsorok levelezőlapon látható értékeinek Mitchel katalógus szerinti sorszáma a már ebből a célból többször idézett katalógus szerint 432, 435 és 490.

10 AZ ELSŐ MAGYAR ÓCEÁNREPÜLÉS ÖTVENEDIK ÉVFORDULÓJA

A [61101-es](#) motívumoldalon felül és alul az Amerikai Magyar Bélyegklub által az első magyar óceánrepülés ötvenéves évfordulójának emlékére Clevelandben az 1981. nov. 7-8 között tartott kiállításra kiadott borítékja látható. Mindkét borítékon az 1933-as magyar légiposta sorozat 20 filléres értékének lenyomata látható, mely a Giustizia per l'Ungheria repülőgépet fogadó, a kettős kereszt előtt álló hálát adó embert ábrázol. A felső borítékon az érkezési bélyegzőn Harbour Grace olvasható. Az 1980-as Britische Kolonien in Kanada postai kiadású bélyeg Mitchel katalógus szerinti sorszáma 784. Az alul látható borítékon az 1977-es és 1981-es Vereinigte Staaten von Amerika postai bélyegek Mitchel katalógus szerinti sorszáma az értékeknek is megfelelő kiadási sorrendben: 1321 és 1488. [1861](#) A 18 cent értékű bélyeg egy nyolctagú bélyegív nyolcadik tagja.

A [61102-es](#) motívumoldalon felül az előző motívumoldaléhoz hasonló boríték látható, csupán a Justice for Hungary repülőgépet ábrázoló tizenhat filléres érték bélyegnyomatával. Az alul látható első napi boríték az óceánrepülés elhalasztásának ötvenedik évfordulóján történt első (és 2015-ig egyetlen) magyar űrhajós világűrben tartózkodásának állít emléket. A borítékokon látható 1981-es kiadású Vereinigte Staaten von Amerika postai bélyeg Mitchel katalógus szerinti sorszáma 1510. [1871](#) A 2005-ös kiadású magyar jubileumi űrrepülés bélyeg Mitchel katalógus szerinti sorszáma 5038.

A [61103-as](#) motívumoldalon felül a Malév által kiadott képeslap sorozat egyike, melynek képes oldalán történelmi repülőgépek-köztük a Lockheed Sirius 8A Justice for Hungary névre keresztelt repülőgép festménye látható. Alul a képeslap címzési oldala alkalmi bélyegzővel látható. A bélyegző dátuma a Justice tragédiájának ötvenedik évfordulóján a Dunakeszi rendezett Vitorlázó Repülő Budapest Bajnokság alkalmából került az 1982-es kiadású 25 éves az űrkutatás magyar postabélyeg sorozat egy forintos értékére. Ennek a Mitchel katalógus szerinti sorszáma 3558.

11 AZ ELSŐ MAGYAR ÓCEÁNREPÜLÉS HATVANADIK ÉVFORDULÓJA

A [61111-es](#) motívumoldalon felül látható a már ismert levelezőlapnak az első magyar óceánrepülés hatvanadik évfordulójára ismételen kiadott változata. A levelezőlap címzési oldalán első napi és alkalmi bélyegzők láthatók díjjegyű bélyeggel. A bélyegkép a Justice repülőgépet ábrázolja és azonos az 1933-as kiadású légiposta bélyegsor zöld színű 10 filléres értékével. A díjjegyű alkalmi bélyegzés az "1931 - 1991" dátumok és a "60 éves a magyar óceánrepülés" felirat, illetve a Justice bélyegkép bal oldalán függőlegesen alulról felfelé a "Magyarország" felirat. Alul a levelezőlap kék színű képes oldala.

12 AZ ELSŐ MAGYAR ÓCEÁNREPÜLÉS HETVENEDIK ÉVFORDULÓJA

A [61121-es motívumoldal](#)on felül a Magyar Nemzeti Szövetség által 1931-ben kiadott évfordulós emléklap képes oldala látható, míg alul az első magyar óceánrepülés hetvenedik évfordulójára kiadott levelezőlap alkalmi bélyegzős címzési oldala. A felül elhelyezett levelezőlap alsó szélén található fogaskerékkel a "Justice for Hungary" felirat alatt mozgatható a repülőgép Amerika tengerpartja és Magyarország között. Ez a fogaskerék egyébként hiányzik az alsó hasonló képes oldallal rendelkező levelezőlapról, amiért annak csupán a címzési oldala került bemutatásra. Az alsó levelezőlapon található magyar postabélyeg sorszáma a Mitchel katalógus szerint 4604-es. [\[188\]](#)

A [61122-es motívumoldal](#)on az első magyar óceánrepülés hetvenéves emlékévei láthatók felül fogazott és alul vágott formátumban. A 2001/42. 70 éves a "Justice for Hungary" óceánrepülése emlékvékony műnyomópapíron fogazott, vágott és sorszámozott változatban (sorszámok 42a és 42b) 110x90 mm-es méretben a Philatelia Hungarica Kft kiadásában 2001. okt. 18-án Toma István terve alapján 300 Ft névértékben került kiadásra. [\[189\]](#)

A [61123-as motívumoldal](#)on az előző emlékvékony felülnyomósos vékony enyvezett műnyomópapíron készült sorszámozott változata látható. A motívumoldal felső részén a felülnyomás szövegét, alul az emlékvékony fogazott változatát tekinthetjük meg. A 2003/28. Nemzetközi Repülőnap emlékvékony kiadója a Bélyeg Shop, mérete 110x90 mm, a kiadás dátuma 2003. okt. 6. tervező Toma István és a Bélyeg - Shop. Az emlékvékony a 2001/42 sz. emlékvékony felülnyomásával készült. A narancs piros színű felülnyomat szövege: "Nemzetközi Repülőnap 2003. augusztus 16-17. Kecskemét 500 Ft" [\[190\]](#)

13 AZ ELSŐ MAGYAR ÓCEÁNREPÜLÉS HETVENÖTÖDIK ÉVFORDULÓJA

A [61131-es motívumoldal](#)on felül és alul két alkalmi bélyegzővel ellátott boríték látható a 2006. évi postai kiadású repüléstörténet bélyegpár értékeivel. A bélyegek az első magyar óceánrepülés hetvenötödik évfordulójának évében jelentek meg. A borítékokon láthatók az I. Filprocs rendezvény fedélzeti bélyegzői, melyek dátuma az óceánrepülés nyolcvanadik évfordulóját idézik fel. A 2006-os postai kiadású bélyegsor ötvenes ívekben nyomva, ívenként öt vonalkóddal, ofszetnyomással, 12-es fésűsfogazással, Dudás László tervei alapján készült, általános forgalomban 2006. márc. 16 - 2008. dec. 31. között volt. [\[191\]](#)

A [61132-es motívumoldal](#)on felül egy 1987-es MABÉOSZ rendezvény alkalmi bélyegzőjével ellátott boríték. A borítékon látható a 75 éves a motorosrepülés bélyegsor egyike, melynek bélyegképe Endresz Györgyöt és Magyar Sándort ábrázolja. A boríték címzettje, vélhetően a római tragédia ötvenötödik évfordulója alkalmából párosította a rendezvényt és a bélyegképet. Alul a 2006. évi postai kiadású repüléstörténet bélyegpár Sirius 8A repülőgépet ábrázoló első értékével díszített és egy 2007-es repülőnap rendezvényen üzemelő kisposta fedélzeti és érkezési bélyegzőivel ellátott boríték látható. Az érkezési bélyegző napján a szerző családja körében részt vett a repülőnapon, amelyre a római tragédia hetvenötödik évében került sor.

A [61133-as motívumoldal](#)on a felül és alul található borítékokon ugyancsak a 2006. évi postai kiadású repüléstörténet bélyegpár látható, azonban a IV. Filprocs rendezvény alkalmi bélyegzőivel.

14 AZ ELSŐ MAGYAR ÓCEÁNREPÜLÉS NYOLCVANADIK ÉVFORDULÓJA

A [61141-es](#) motívumoldalon alul és felül a Filaposta által forgalmazott és az első magyar óceánrepülés nyolcvanéves évfordulója alkalmából a Magyar Posta által kiadott emlékborítékokat láthatunk. A borítékok bal sarkában az óceánrepülők által szállított a repülőút anyagi fedezetét is célzó alkalmi levelezőlapok mintázata látható. A boríték jobb felső sarkában az előző motívumoldal leírásából is azonosítható repüléstörténet sorozat a Lockheed Sirius 8A repülőgépet ábrázoló bélyege látható.

A [61142-es](#) motívumoldalon felül egy az első magyar óceánrepülés hatvanadik évfordulójára emlékező díjjegyes levelezőlapjának címzési oldala, alul az esemény hetvenedik évfordulójának az előbbieket során ismertetett emlékére látható. A filatéliai propaganda és cserenap céljából tartott rendezvény Pest-Szent Erzsébeten került megrendezésre.

62 FIKPROK ÉS FILPROK REPÜLÉSEK 1930-1942

A címben jelzett évek alatt zajlottak a Filatéliai Kurír Propaganda Kiállítása-(fikprok) és a Filatéliai Propaganda Kiállítás-(filprok)-rendezvénysorozat különböző eseményei. Ezek tíz országos méretű bélyegkiállítást foglalnak magukba, amelyek időbeni sorrendjét a következő gondolatsor tárja fel. Az első négy rendezvény 1930-1933 között fikprok névre hallgatott, és az első I. fikprok 1930. márc. 23-25 között Budapesten került megrendezésre, mely után nem sokkal később 1930. április 15-én megindult az első magyar rendszeres belföldi utas és postaszállító léggépjárat Budapest-Pécs-Kaposvár-Budapest között. A kiállításon jelent meg először a rendezvényre jellemző - 40x50 mm méretű, kurtjébe fűző és a tollat átugrató lovas postás bélyegkép - amely első alkalommal 14 színváltozatban készült el. ^[192] Az idézett katalógusoldal 15.01-es bekezdése szerint. A rendezvénysorozat egy év szünet után 1935-ben már filprok néven folytatódott. Ettől kezdődően a rendezvények sorszáma és a rendezés évszámának utolsó számjegye megegyezik, amely időszak ismét megszakad 1939-ben. Újabb egy év kihagyás után 1940-ben került sor a kilencedik, és ezt követően 1941-ben az utolsó a tizedik filprok rendezvényre. Az 1930-ban és a két évvel később 1932-ben zajló első és harmadik fikprok eseményeiről a gyűjteményben nem található anyag a 62-es számú mappában. Az itt található összesen öt darab narancsszínű kartonlapra került egy fejezetismertető és négy motívumoldal. A [62000-es fejezetismertető oldal](#) a fikprok filprok repülések motívumait mutatja be.

A második II. fikprok rendezvényre 1931. ápr. 5-8 között, a Zeppelin léghajó 1931. évi magyarországi bemutatkozásához és több repüléséhez is köthető időpontban került sor. A statikus repülésekhez tartozó léghajózás eseményei között a [62011-es](#) motívumoldalon felül a repülést ábrázoló alkalmi levelezőlap képes oldalának színes fénymásolatát láthatjuk, alul pedig az eredeti hátoldalán a Francotyp bélyegzőt. A bélyegző mintáján jól látható a "Filatéliai Kurír Propaganda Kiállítása Budapest 1931. április 5-8." magyar felirat és az albumlapot a csőrében tartó repülő postagalamb bélyegkép. Az alatta olvasható francia szöveg fordítása megegyezik a magyar feliratéval.

A [62012-es](#) motívumoldalon felül látható a II. fikprok kék színű alkalmi bélyegmintázata, az albumlappal a csőrében szálló galambbal. Az 1927-es Repülő (I.) L és az 1931-es Kisegítő postabélyegek értékeinek Mitchel katalógus szerinti sorszáma 443, 467 és 471x. ^[193] Az év másik repülőeseménye a naponta közlekedő Budapest-Nyíregyháza közötti járat megnyitása volt. Ezért látható alul a Budapest - Nyíregyháza kezdőjárat futott levelezőlapja. Ez utóbbi levelezőlap eredetileg a hatodik fejezethez tartozik, bemutatására az időpontok közelsége miatt ezért itt történt meg. Ez az esemény alátámasztja a magyar kereskedelmi aviatika fejlődését. Az 1931. június 15-én induló első

járat létesítésével Kelet-Magyarország is bekapcsolódhatott a hazai légiforgalomba. A repülőgép reggel hét órakor indult Kaposvárról, hét óra húsz perckor érkezett Pécsre, ahonnan hét óra harminckor startolt Budapestre. Ehhez a menetrendhez igazodott az új járat.

Az 1933-ban zajló negyedik IV. filprok az első magyar ballonpostához kapcsolódó eseményeinek anyagát a statikus repülés másik részében a ballonrepülés mappában találjuk. A rendezvényekre 1933. május 8-15 között először a Budapesti Nemzetközi Vásáron (BNV-n) került sor. Az első magyar ballonposta Poppe Kornél őrnagy parancsnoksága alatt indult útjára. A Filatéliai Kurír Propaganda Kiállítás ezt követő rendezvényei tudatosan néha egyszerre több eseményhez is kapcsolódnak, amelyek egyike azonban továbbra is valamilyen repülőesemény vagy fontos aerofilatéliai anyag megjelenése.

Az V. FILPROK rendezvény eseményei 1935

Az ötödik V. filprok a Budapesti Nemzetközi Vásáron (BNV) 1935. máj. 3-13. közötti volt látogatható. A kiállítás az 1915-ben zajlott przemysli ballonposta 20. és II. Rákóczi Ferenc halálának 200. évfordulójához kapcsolódott. A filatéliai anyag ezért részben korábban már ismertette lett. A Rodostó érintésével végrehajtott Budapest-Isztambul légi járat repüléséhez kapcsolódó alkalmi bélyeg bemutatására, a 70-es számú kilencedik fejezethez tartozó mappában kerül sor.

Az V. Filprok rendezvény épületét a BNV-n ábrázoló alkalmi bélyeg 55x50 mm-es méretben fogazott és vágott formában készült. Az "1676-1735 él még Rákóczi szelleme és a BNV V. Filprok felirattal készült a rodostói Rákóczi házat ábrázoló alkalmi bélyeg fogazott és vágott formátumú és 40x60 mm-es méretű.^[194] Az idézett katalógusoldal 15.05-ös bekezdés "1"-es és "3"-as pontjai szerint. Az V. Filprok rendezvény eseményeinek megszervezésére és lebonyolítására a Budapesti Nemzetközi Vásáron került sor.

A [62061-es motívumoldal](#) felső postai küldeményén látható a BNV - a kiállítás épületét ábrázoló alkalmi levélzáró a 15.05-ös bekezdés "1"-es pont leírása szerinti bélyeg a rendezvény Francotyp bélyegzőjével és a BNV reklámbélyeggel. Az alsó postai küldeményen légiposta ragjegy és a BNV postahivatalának alkalmi betűzője is megtalálható. A BNV reklámbélyeg a Balázs Károly összeállításában 1996-ban készült katalógusban látható "A magyar kiállítási, levélzáró bélyegek 1896-1945" című katalógus "Illusztrációk" rész harmadik tábláján felül középen. A levélzáró leírása pedig a 48. oldalon a 139.35-ös pontban olvasható. Az 1932/1937. Arcképek (I.) postabélyeg Mitchel katalógus szerinti sorszáma 489.

A II. Rákóczi Ferenc szellemét idéző 15.05-ös bekezdés "3"-as pont leírása szerinti alkalmi bélyeggel ellátott futott levelezőlap a következő motívumoldalon alul látható a Budapest-Isztambul nemzetközi alkalmi légiposta járatnak a rodostói házat is ábrázoló bélyegzőjével. A levelezőlapon látható a teljes 1935-ös kiadású II. Rákóczi Ferenc postabélyegsor. Ezek Mitchel katalógus szerinti sorszáma 517, 518, 519, 520 és 521-es.^[195] Isztambul és Mátyásföld érkezési és alkalmi betűzők mellett, légiposta ragjegy, illetve lila színű Rodostó érintését jelző fedélzeti bélyegző, zárójelben Törökország felirat olvasható.

Sorszám: 391-es, dátum: 1935. máj. 15. Budapest-Isztambul-Tekirag (Rodosto) az V. FILPROK bélyegkiállítás és a Budapesti Nemzetközi Vásár alkalmából. "Levélzáró vagy különleges ragjegy, fedélzeti bélyegzés, érkezési bélyegzés," áll a John J. Latham: Magyar Légiposta - Magyarországi repülőjáratok 1896 - 1978 katalógus 43. oldalán.

A [62062-es motívumoldal](#)on felül látható még egy ugyancsak 1935-ben futott nyomtatvány légipostával Budapest-London között. Az 1932/1937. Arcképek (I.) és az 1933. Repülő (II.-L postabélyegek Mitchel katalógus szerinti sorszáma az előzőleg hasonló célból már idézett katalógus szerint 490 és 502.

Az előzőekben említett Latham katalógusban azonos oldalon található és olvasható mindkét repülés nyilvántartása. A Budapest-London járat 385-ös sorszám alatt, 1935. ápr. 1. dátummal, "különleges postai bélyegzés" megjegyzéssel, mely utóbbi a levelezőlap bal felső sarkában látható.

A VI. FILPROK rendezvény eseményei 1936

A VI. FILPROK rendezvényen, amelyre 1936. május 5-18-án került sor, kiadásra került "Az új magyar légipostaposta sorozat megjelenésének emlékére 1936. május. 8. BNV VI. FILPROK Légiposta Par Avion" feliratú, alkalmi levélzáró bélyeg. A bélyeg dombornyomású fogazott változatban, 33x18 mm-es méretben a III. FILPROK-ra készült levélzáróhoz hasonló, repülőt és postakocsit ábrázoló bélyegképpel készült.^[196] Az idézett katalógusoldal 792.07-es bekezdése szerint. A már bemutatott négy vitorlázórepüléshez kapcsolódó motívumoldal mellett egy másik FILPROK alkalmi levélzáró bélyeg is itt kerül bemutatásra. A dombornyomással készült fogazott bélyeg 28x33 mm-es méretű és a tollat átugrató lovas futárt ábrázol. Az idézett katalógusoldal 15.06-os bekezdésének "2"es pontja szerint.

A [62071-es motívumoldal](#)on felül és alul az új légiposta bélyegekkel futott sima és ajánlott légiposta boríték látható, a VI. FILPROK alkalmi, érkezési betűzőjével. Az 1932/1937 Arcképek (I.) és az 1936-os Repülő (III.-L postabélyegek Mitchel katalógus szerinti sorszáma 489, 529 és 532.

A [62072-es motívumoldal](#)on felül az új magyar légiposta sorozat megjelenésének emlékére a VI. FILPROK rendezvény alkalmából kiadott, a repülőt és a postakocsit ábrázoló különböző alapszínű bélyegpárokat láthatjuk. A motívumoldal alul egy hasonló sárga ívszélű bélyegpár, felette egy fehér szélű önálló bélyeg, amely fölött az új nyomtatási mintával nyomott tollat átugrató lovas futár látható. Továbbá itt látható még az új légiposta bélyegsor két és öt pengős értékének posta tiszta és bélyegzett változata, valamint az ugyanilyen értékű két posta tiszta bélyegpár.

A VII. FILPROK rendezvény eseményei 1937

A VII. FILPROK rendezvény eseményeire 1937. aug. 19-22. között került sor, melynek harmadik napján 1937. aug. 21-én szervezték meg az országos filatéliai találkozót. A rendezvény során újra nyomták többek között a postagalamb csőrében a kiállítási tablóval feliratos szalagot húz maga után bélyegképpel készült 28x33 mm méretű alkalmi levélzárót. Az idézett katalógusoldal 15.07-es bekezdésének "1"es pontja igazolja a "Lovas futár tollon ugrat át", "2"es pontja pedig a postagalamb kiállítási kerettel bélyegképű levélzárók újra nyomását. A VII. FILPROK évében zajlottak a Nemzetközi Sporthét a Balatonon sportrepülő verseny eseményei is, többek között a Balatoni Nemzetközi Repülő Csillagtúra és Találkozó, amely repüléseinek résztvevői légipostát is szállítottak. A FILPROK idején zajlott a Szolnoki Repülőnap is, amelyen a Budapest-Szolnok-Budapest repülési útvonalon légiposta járat is indult.

A kiállításra kiadtak egy kisívet is, amelynek közepén a kürtjét fújó lovas futárt ábrázoló bélyegkép található. A bélyegkép fölött "A Filatéliai Kurír Propaganda Kiállítása" alul pedig a "Budapest, 1937. VII. 19-22." kétszer kétsoros felirat. A kisíven a bélyegkép fölött hárommotoros repülőgép és a "VII. FILPROK", alatta az "1937-es évszám és a "Légiposta Par Avion" felirat. A kis bélyegív 66x120 mm méretű fehér alapon sötétkék, vörös, aranszínű alapon bordó zöld barna és narancssárga színű.^[197] Az idézett katalógusoldal 792.08-as bekezdés "a" pontja szerint.

A [62081-es motívumoldalon](#) felül a VII. FILPROK utolsó napján a Bp.-Szolnok-Bp. légipostajáraton futott levelezőlap feladási és érkezési betűzőkkel, zöld színű, és a motívum bevezetőjében (a 15.07-es bekezdés "2"es pont által) ismertetett FILPROK alkalmi bélyeggel, valamint a fehér papíron sötétkék színű, 66x120 mm méretű emlékívvél.

A motívumoldalon alul a szeptemberi sporthét alkalmából zajló "Az 1937. Évi Balatoni Nemzetközi Repülő Csillagtúra és Találkozó Körrepülésének Légipostája" fedélzeti és alkalmi bélyegzőivel ellátott, futott levelezőlap. Az 1932/1937 Arcképek (I.) postabélyegek Mitchel katalógus szerinti sorszáma a már hasonló célból többször idézett katalógus szerint 489 és 490.

Sorszám 472-473, dátum 1937. aug. 22. Budapest-Szolnok-Budapest, "fedélzeti és légiposta bélyegzés, illetve levélzáró vagy különleges ragjegy" megjegyzéssel illeti a VII. Filprok bélyegkiállítás postai küldeményét a John J. Latham Magyar Légiposta Magyarországi repülőjáratok 1896 - 1978 katalógus az ötvenegyedik oldalon.

A [62082-es motívumoldalon](#) felül az 1937-es kiadású, a Budapesti Nemzetközi Vásár alkalmából kiadott postabélyegsor mindegyik értékét a VII. FILPROK alkalmi betűzőivel bélyegezve láthatjuk. A sorozat mélynyomással IX-es vízjellel, 12:12 1/4-es fésűs fogazással, Drahos István tervei alapján 1 Pengő 10 fillér névértékben készült, általános forgalomban 1937 febr. 27-1937. dec. 31. között volt.^[198] Az oldal közepén az előző motívumnál leírt mintázatú 66x120 mm méretben készült fehér alapon piros színű emlékív, alatta pedig ugyancsak az előzőekben ismertetett zöld, piros és kék színű kisméretű alkalmi levélzáró VII. FILPROK bélyegek láthatók. A kék színű bélyeg alsó felirata különbözik a zöldétől, mert az "Országos Filatéliai Találkozó augusztus 21-én" feliratú a "Légiposta Par Avion" kétsoros felirat helyett. A piros színű levélzáró bélyegképe a 15.07-es bekezdés "2"es pontjában leírt lovas futár tollon ugrat át.

A [62083-as motívumoldalon](#) felül egy nagyméretű ajánlott levél alkalmi bélyegzőkkel és a már ismert leírás szerinti aranszínűalapon bordó 66x120 mm méretű emlékívvél. Alul pedig egy hasonló arany alapon zöld, valamint szintén arany alapon barna, vagy narancssárga színű emlékív. Az emlékívek színárnyalatára vonatkozó ismertetés a hivatkozott irodalomban.

Az idézett katalógusoldal 792.08-as bekezdés "a" pontja szerint. Az 1936-os Repülő (III.-L) postabélyeg Mitchel katalógus szerinti sorszáma a már többször hasonló céllal idézett katalógus alapján 530.

A VIII. FILPROK rendezvény eseményei 1938

A VIII. FILPROK 1938. aug. 12-22 között, a Szent István hét alkalmából került megrendezésre, amely az előző évihez hasonlóan kapcsolódott a Nemzetközi Sporthét Balaton körül zajló eseményeihez. A versenyekre 1938. aug. 28 - szept. 04-e között került sor miközben a bélyegkiállítás

is megrendezésre került. A VIII. FILPROK eseményre kiadott alkalmi bélyeg dombornyomással készült és egy kétfedelű repülőgépet ábrázol Szent István lovas szobra fölött. A bélyegkép körül kettős vonalban balról jobbra, a "Budapest-Arad-Bucuresti-Pozsony-Praha-Varsó" felirat olvasható. A dátum a bélyeg baloldalán "1038-1938" felül "Szent István" jobb oldalt "Napja" alul a "VIII. FILPROK Bélyegkiállítás" szöveg olvasható. Az alkalmi levélzáró bélyeg vágott formátumban dombornyomással készült és fehér alapon vörös, kék alapon vörösbor, kármin alapon arany és rózsaszín alapon vörös színárnyalatokban került kiadásra.^[199] Az idézett katalógusoldal 792.11-es bekezdése szerint.

Az emlékv mérete és bélyegképe megegyezik a VII. FILPROK esetében leírtakkal. Attól eltér a bélyegkép fölötti "VIII. FILPROK" és az alatta látható "1938", "Szent István Évében" "1038-1938" háromsoros valamint a kis bélyegíven alul olvasható új: "1938. VIII. 12 - 22" dátumfeliratot.

A két FILPROK bélyeg a tollon átugrató lovas futárt és a postagalambot ábrázolja csőrében a kiállítási táblóval felírtos szalagot húzva maga után.

A "Budapest-Esztergom-Budapest 1938. Aug. 15. VIII. FILPROK Légipostája Szent István Év 1038-1938" feliratú fogazott dombornyomású alkalmi levélzáró bélyeg 50x38 mm méretű, kétfedelű repülő az Esztergomi Bazilika fölött ábrázoló alkalmi bélyeg több színárnyalatban készült. Ezek a lila alapon arany, vörösbor alapon arany, kék alapon ezüst, lila alapon fehér, vörös alapon rózsaszínű, és fehér alapon lila, illetve vörös színváltozatok. Az idézett katalógusoldal 792.09-es bekezdés szerint.

A [62091-es motívumoldalon](#) felül középen látható az elsőnek leírt bélyeg, valamint az eddigiekből az 1937-es év motívumainál megismert hasonló emlékv és a FILPROK alkalmi bélyegek. Alul egy Budapest-Esztergom légiposta járat által szállított levelezőlapon különböző alkalmi FILPROK bélyegzőkkel az 1938-as kiadású, mélynyomással, 12:12 L-es fésűsfogazással, IX-es vízjellel, Diósy Antal tervei alapján 30 fillér névértékben készült Szent István pár látható.^[200]

A [62092-es motívumoldalon](#) felül a Budapest-Esztergom légipostajárat alkalmi levelezőlap látható a "VIII. FILPROK Bélyegkiállítás Budapest, 1938. aug. 12-22" felső felirattal. A levelezőlapon láthatók még a VIII. FILPROK alkalmi és érkezési betűzők, illetve egy lila színű fedélzeti bélyegző a "Budapest - Esztergom" és az "Árpád házi királyok palotájának avatása napján" alsó és felső feliratokkal közöttük egy repülőgéppel. Középen keresztben egy másik zöld színű fedélzeti bélyegző "Légipostával" felső felirattal, mely alatt repülőgép látható "a VIII: Filprok bélyegkiállításról Szent István hetében" felirat olvasható. Az alkalmi levelezőlapon helyet kapott még és a bevezetőben leírt kétfedelű repülőgép az Esztergomi Bazilika fölött bélyegképű alkalmi bélyeg és egy légiposta ragjegy. A ragjegy alatt látható a "Budapest-Esztergom légipostajárat" alkalmi levelezőlap felirat. A motívumoldal alsó részén látható még egy hasonló Esztergom-Budapest közötti légipostajárat alkalmi levelezőlap. A felsőtől csak a zöld színű fedélzeti bélyegző helyett a használt "Szent István ünnepek Esztergom 1938 aug. 15." feliratú ovális alkalmi bélyegzőben különbözik.

Alul a hasonló filatéliai jelzésekkel az "Esztergom-Budapest légipostajárat" feliratú alkalmi levelezőlap látható, amely felirat a ragjegy alatt olvasható. A levelezőlapon fekete színben látható "Árpád házi királyok palotájának avatása napján" feliratú fedélzeti bélyegző az előző lila színűvel minden másban megegyezik.

A [62093-as motívumoldalon](#) felül és alul a Budapest-Esztergom-Budapest útvonalon futott levelezőlapok láthatók, amelyek alkalmi betűzői az előző motívumoldalon látottak alapján ismertek, azonban elhelyezkedésük és összetételük eltérő. A felső levelezőlapon látható az "1038 - 1938 Szent István év" feliratú 30x42 mm méretű fogazott Szent István körül virágdísz ábrázoló alkalmi bélyeg. Az idézett katalógusoldal 400.04-es bekezdése szerint és amelyet a Balatoni Repülőnap Siófok 1938. aug.

28. Bélyegkiállítás alkalmából a Szent István év rendezvényei során adták ki.

Az alsó levelezőlapon látható a VIII. FILPROK alkalmából használt Francotyp betűző és a bérmentesítés céljából használt 1938-as kiadású Szent István (III.) postabélyegsor 10 filléres értéke, valamint az eddig már ismertetett érkezési és alkalmi betűzők, illetve légiposta ragjegy.

A [62094-es motívumoldal](#)on felül egy Esztergom - Budapest légipostajárat alkalmi levelezőlap Francotyp betűzővel, egy Szent István bélyegpár az előző motívumoldal leírától eltérően vörösbor színű felülnyomással. Az első felülnyomás "Propaganda Bélyegkiállítás Siófokon 1938. VIII. 28 - IX. 4-ig" szövegű, a másik "Balatoni Repülónap Siófok, 1938. aug. 28. Bélyegkiállítás." A VIII. FILPROK dombornyomású bélyegkép már ismert az Esztergomi Bazilika fölött kétfedelű repülőgépet ábrázol. A motívumoldal alul a levelezőlap képes oldala a postakürttel, amelyben Szent István lovas szobra látható.

A [62095-ös motívumoldal](#)on felül és alul a Strigonium Esztergomi Bélyeggyűjtők Köre kiadású futott levelezőlapok: "Az Árpádok Királyi Palotájának Nemzeti Közkinccsé Avatása Esztergom, 1938. VIII. 15." alkalmi bélyegzővel, az 1938-as kiadású Szent István pár postabélyegekkel bérmentesítve. Mindkettőn az "Árpád-házi Királyok Palotájának Avatása Napján" felirat, fölötté a kétmotoros repülőgépet ábrázoló alkalmi bélyegző lila és fekete színekben, valamint légiposta ragjegy is látható.

A IX. FILPROK esemény rendezvényei 1940

A IX. FILPROK rendezvény 1940. márc. 24.-ápr. 07. között került megrendezésre a Przemysl ostromának huszonötödik, az első bélyeg kiadásának századik és Horthy Miklós kormányzásának huszadik évfordulója jegyében. Az első bélyeg kiadására az angol posta részéről került sor egy penny értékben. Az emlékbélyeg 40x48 mm méretben, kék alapon arany, barna alapon fehér, vörös alapon fehér, sötétkék alapon fehér színárnyalatokban készült.

Felirata a bélyegkép keretén kívül balról jobbra haladva: "IX. FILPROK bélyegkiállítás, Budapest, 1940. III. 24. - IV. 7. Százéves a bélyeg, 1840-1940."^[2011] Az idézett katalógusoldal 15.08-as bekezdése szerint.

A [62101-es motívumoldal](#)on felül a kiállítás egyik emléklapja, alkalmi betűzővel, fehér alapon vörös színű egy pennys bélyeggel és piros színű fedélzeti emlékbélyegzővel. Az alsó borítékon a kiállításon használt Francotyp betűző és egy fehér alapon sötétkék egy pennys bélyeg, valamint a fedélzeti emlékbélyegző.

A [62102-es motívumoldal](#)on felül futott boríték a IX. FILPROK bélyegkiállítás Francotyp és alkalmi betűzőivel, az 1940-es kiadású Kormányzói 20 éves évforduló teljes postabélyegsorról bérmentesítve. A borítékon még látható az ezüst alapon citromsárga egy pennys alkalmi bélyeggel (ilyet az előbb idézett katalógus nem említ). Az 1940-es kiadású Kormányzói 20 éves évforduló postabélyegsor mélynyomással, IX-es vízjellel, 12 ½: 12-es fésűsfogazással, Légrády Sándor tervei alapján, három értékben, és összesen 36 fillér névértékben készült. Általános forgalomban 1940. márc. 1.-1941. jún. 30. között volt.^[2021]

Alul emléklap, a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap támogatására létrehozott Repülőalap (I.) 1940-es kiadású postabélyegsorról, amely mélynyomással, IX-es vízjellel, 12 ½: 12-es fésűsfogazással,

Légrády Sándor terve alapján, három névértékben, készült, 1940. jan. 1.-1941. dec. 31. között volt forgalomban. A postabélyegsor az előző bekezdésben idézett katalógusnak ugyanazon az oldalon található

A X. Filprok esemény rendezvényei 1941

A bélyegkiállításra 1941. IX. 13 - 22. között került sor, az alkalmi bélyeg 40x48 mm méretben, fogazottan, tizenkét színváltozatban, Széchenyi István arcképét a postakürtben ábrázoló bélyegképpel készült.^[203] Az idézett katalógusoldal 15.09-es bekezdése szerint.

A 62111-es motívumoldalon felül a kiállításról küldött levelezőlap az előbb ismertetett piros (vörös) színű alkalmi bélyeggel, Francotyp és alkalmi bélyegzőkkel. Az 1941-es Templom (III.) postabélyegsor 3 filléres bélyegének Mitchel katalógus szerinti sorszáma az előző motívum végén idézett katalógus alapján 666. A motívumoldalon alul futott ajánlott levél két 1940. Repülőalap (I.) postabélyegsorról bérmentesítve, amelyek azonosítása szintén az előző motívum alapján lehetséges.

Az 1940. márc. 24-ápr. 7 között nyitva tartó kilencedik IX. filprok eseményeit a przemysli ballonposta huszonöt és az első bélyegkiadás százéves évfordulójának jegyében rendezték. A gyűjteménykatalógus első kötete írja le a tízes számú mappában található megfelelő motívumoldalakat és segíti az általuk bemutatott filatéliai anyag azonosítását.

A filprok repülőesemények részletezése a kilencedik fejezet időszakához tartozó motívumokkal és motívumoldalakkal folytatódik. Ezek háttérének színe is almazöldre változik az első rész narancs színéhez képest. Az elmondottak alapján látható, hogy a filatéliai anyag repülési kategóriák szerinti áttekintése nem feltétlenül követi a jelzett rendezvények időbeni sorrendjét.

70 MALERT REPÜLÉSEK 1933-1946

A hajtóművel végrehajtott dinamikus repülésnek a fejezet címében jelzett időszaka jelentősen bővelkedik repülő eseményekben annak ellenére, hogy kezdete a világgazdasági válság és a világháború második szakasza közé esik. Az 1920-as években a repülés terén beindult fejlődés 1930-ra az óceánrepülés tervezésével és 1931-es végrehajtásával folytatódott. Az 1922-ben megalakult Malert kezdeti tevékenysége 1932-re jelentősen megnövekedett.

A római katasztrófa után az igazság tüzeiben újjáéledő Főnixmadár jelképében a "Giustizia Per L' Ungheria" repülőgép sikeres Csillagtúra repülést hajtott végre. A Csillagtúra az Endresz György Aviatikai kiállítással, a Budapest-Bécs emlékrepléssel és Győrben postai ledobással ért véget. Ez az esemény is jelzi a filatélia és a repülés egyre erősödő kapcsolatát, amely a további években is sokáig megfigyelhető volt és csak a nyolcvanas évek második felére szakadt meg. A repülőesemények bőségének köszönhetően a rendelkezésre álló több mint negyven motívumoldalt kitöltő filatéliai anyagot a fejezet következő motívumai szerint célszerű feldolgozni:

- 01 A Gerle-13 Földközi-tengeri repülései 1933
- 02 A Wipa kiállítás Bécs és a LEHE III. repülőnapja 1933
- 03 Az új magyar légiposta sorozat 1933

- 04 A BNV-n a Filatéliai Kurír 1934
- 05 Az első forgalmi légipostajárat és a LEHE IV. repülőnapja 1934
- 06 A Miskolci hét és a JUBI LEHE bélyegkiállítás 1934
- 07 Az új légiposta bélyegsor 1936
- 08 A LEHE repülőnapja Mátyásföldön és a II. Miskolci hét 1936
- 09 A Nemzetközi Sporthét rendezvényei 1936
- 10 A Budapest - Szolnok - Budapest légiposta járat 1937
- 11 A III. Nemzetközi Sporthét objektumai 1937
- 12 A Budapest - Arad - Bukarest első repülés 1938
- 13 A Szolnoki repülőnap 1938
- 14 A Nemzeti Repülőalapok és a húszéves Kormányzói évforduló filatéliája

A fejezet motívumait a [70000](#)-es sorszámú *fejezetismertető oldal* tartalmazza.

01 A GERLE-13 FÖLDKÖZI-TENGERI REPÜLÉSEI 1933

Az 1902-es születésű Bánhidi Antal repülőgép-tervező mérnök, pilóta a magyar légi közlekedés kiemelkedő személyisége 1920-ban Erdélyből menekülve került a Műszaki Egyetem gépészmérnöki karra. A Műegyetemi Sportrepülő Egyesület (MSrE) egyik alapítója. Részt vett Lampich Árpád első könnyű repülőgépeinek tervezési, építési munkálataiban, majd az L-2 Róma típusú repülőgéppel 1929-ben 5000 km-es túrarepülést teljesített Svédországba és vissza. Közben Lampich Árpáddal BL-5 és BL-6 típusjellel kétüléses iskolagépeket is tervezett, amelyeken a Magyar Aero Szövetség (MAeSz) több száz növendéke között a tervezők pilótaképzését is végrehajtotta. Ebben az időszakban tanulmányainak finanszírozása érdekében az AEROEXPRESS Részvénytársaság Gellért-téri vízi, forgalmi repülő állomásán, mint szerelő tevékenykedett. 1930-ban és 1931-ben a Magyar Aero Szövetség megbízásából Amerikában részt vett az óceánrepülés repülőgépeinek kiválasztásában, illetve a repülőút műszaki előkészítésében is. A repüléstörténeti áttekintés és gyűjteménykatalógus 60031-es, valamint 61021-es és a 61022-es számú motívumoldalakhoz kapcsolódó utalások során érinti a jelzett tevékenységeket.

A Gerle kétfedelű, kétüléses, iskola-, sport- és túrarepülőgép. Nemzetközi viszonylatban is korának egyike legsikeresebb konstrukciója, amelynek tervezője a neves mérnök és pilóta Bánhidi Antal volt. A tervek elkészítését 1929. nov.-ben kezdte el és 1930. máj.-ban fejezte be. A motor tervezésére és kivitelezésére, amelynek az akkori magyar technikai szintet felül kellett múlnia - Thorotzkai Pétert, a neves motorszerkesztőt kérte fel. A repülőgép a Műegyetemi Sportrepülő Egyesület egyetemi alagsori műhelyében épült, a motor azonban nem készült el, így más megfelelő motor után kellett nézni. A választás az angol *Armstrong-Siddeley* gyár 73 kW teljesítményű *Genet Major Mk. I.* motorjára esett, mert ez hasonló volt a Thorotzkai által tervezett, de el nem készült motorhoz. 1930. szept. 4-én az érdi repülőtéren megtörtént a berepülés, melyet maga a tervező hajtott végre. Ez a Gerle-11 HA-MAFM lajstromjelű repülőgép volt. A következő, Gerle-12-es számú repülőgépbe építették be az időközben elkészült Thorotzkai-féle 73 kW teljesítményű motort, amely azonban öntési hiba miatt üzemelésre alkalmatlanná vált. 1932-ben Bánhidi Antal részt vett Berlinben egy nagyszabású repülőnapon, ahol műrepülésével nagy sikert aratott, majd tovább repült Svédországba. Sajnos a bemutatók során Söderberg kapitány, svéd műrepülő a gépet összetörte, így a svédországi gyártás lehetősége nem válhatott valóra. A következő évben 1933-ban a HA-AAI lajstromjelű Gerle-13-mal Bánhidi Antal és Bisits Tibor navigátor, jeles pilóta a Földközi-tenger körüli túrarepülést hajtották végre. A repülőgép

konstruktor-pilótája és a légügyi felügyelő Mátyásföldről startoltak a több szakaszban végrehajtásra kerülő kb. tizenkétezer kilométer hosszú Földközi-tenger körüli útra.^[204]

A sikeres start után, bár a budai hegyek fölött vastag hófelhőket lehetett látni Klagenfurtig minden probléma nélkül eljutott a Gerle. Udine térségében az Alpok átrepülését követően azonban, vélhetően a nagy hidegtől megrepedt a motor olajtartálya és kifolyt az olaj, ezért kénytelenek voltak visszafordulni és újra átkelni az Alpok felett, majd Klagenfurtban leszállni. Itt valóságban a hó fogságába kerültek és néhány napot kénytelenek voltak elvesztegetni, végül a havas jeges repülőtéren utat vágtak a repülőgép számára és a bravúros start után február 28-án elérték Afrika partjait, majd Oran repülőterét. Ennek az útnak a postája érkezett Budapestre elsőnek a későbbiekben idézett cikk szerint, majd a Gerle tovább indult az akkori olasz gyarmat Tunisz fővárosa, Tripoli felé. A Gerle objektumok betűzője rombusz alakú és ibolyaszínű. A betűzés francia nyelvű, amelynek fordítása: "Első Magyar Földközi-tengeri körrepülés" 1933. II.-III. dátum. Illusztrációja: parti részlet pálmákkal, a vízen hajó, felette a Gerle, háttérben a felkelő nap. Az érkezési betűző ábrája "Gerle a Millenniumi emlék felett" elnevezésű ennek az alkalmi bélyegzőnek a terve a Filatéliai Kurír 1933. évi 3. szám, 54. oldalán és jelen gyűjteménykatalógus 70011-es és 70012-es motívumoldalain látható.^[205]

Postai leadás és feladás öt alkalommal történt Afrikában Oran és Tripoli, Ázsiában Jeruzsálem (Ghasa), Európában Róma és Athén városokban. A tervezett városok valamelyikébe való címzéssel és vissza, kétféle betűzővel ellátott objektumot lehetett küldeni. A Filatéliai Kurír előzetes térítés ellenében tagjai számára biztosított alkalmi bélyegzőkkel ellátott levelezőlapokat is, amelyet az esemény kapcsán bemutatott motívumoldalon láthatunk. A visszairányított küldemények először Oránból érkeztek Budapestre. Az eredeti terv szerint február 16-án való indulás helyett a három nappal később történt az indulás viszont a nevezett városok között nem szerepelt Isztambul, mint az a John J. Latham katalógusban a 300-as sorszám alatt a 37. oldalon olvasható. A február 19-i indulási dátum azonban helyes.^[206] A Magyar Posta árusította az első motívumoldalon alul látható alkalmi bélyeget, amelyet a Bélyeggyűjtő Egyesületek Szövetsége kék és barna színekkel fogazott változatban adott ki önálló bélyegként, illetve négyes blokkban.

A [70011-es motívumoldalon](#) felül a körrepülés eredeti 1933-as érkezési betűzőjét és a 2003-as kiadású Magyar Repüléstörténet (II.) postabélyegpár Gerle-13-as repülőgépet ábrázoló bélyegét láthatjuk. A bélyegpár másik értéke Lampich Árpád Róma-2 túragépét ábrázolja, ezért az azonosításhoz szükséges ismertetést a 60031-es motívumoldalnál leírt szövegben olvashatjuk. A motívumoldalon alul a Gerle-13 repülőgépet ábrázoló postabélyeget borítékon láthatjuk a "XV. Nemzetközi Filatéliai és Numizmatikai Találkozó" 2011-es évi alkalmi bélyegzőjével, illetve egy korabeli a Filatéliai Kurír szerint ugyancsak postai kiadású levélzáróval együtt. Ez utóbbi egy "Első Magyar Földközi-tengeri körrepülés, First Hungarian Mediterranean Circular 1933. II.-III. HA-AAI Gerle Bisits, Bánhidya" feliratú alkalmi bélyeg. A bélyegképen a "Gerle" repülési útvonalának térképe látható, a bélyeg 55x40 mm-es méretű fogazott fehér alapon kék és barna színű.^[207] Az idézett katalógusoldal 732.01-es bekezdés szerint.

A [70012-es motívumoldalon](#) a Malév által kiadott történelmi repülőgépek festményeiről készült képeslap sorozatának egyike a Gerle-13-at mutatja be. Felül a képeslap hátoldala fénymásolt változata látható a Dunakeszin rendezett és a már ismert Vitorlázórepülő Budapest Bajnokság emlékbélyegzőjével és postabélyeggel. Felül egy a Gerle körrepülése során használt érkezési betűző alul pedig a képeslap fénymásolt előoldala.

02 A WIPA KIÁLLÍTÁS BÉCS ÉS A LEHE III. REPÜLŐNAPJA 1933

A WIPA-ra a Magyar Posta is tervezett alkalmi légipostát indítani. Ennek során a tarifát úgy határozták meg, hogy az új légiposta sorozat értékei felhasználhatók legyenek, ezért a levelezőlap postai bérmentesítésének díja 2 pengő 6 fillér, míg a levél 10 pengő 6 fillér volt. Az alkalmi postajárat várható időpontja a megnyitás napja, vagyis június 24-e. Ezen a napon Bécs-Budapest viszonylatban is terveztek légipostajáratot indítani. A bélyegkiállítás tervezett zárása július 9-e, amit nehezítettek a szomorúan nehéz gazdasági körülmények, amelynek következményeként Ausztria sorsdöntő napjait élte. Magyarországot a kiállítók versenyében a tervek szerint négyen képviselték és a LEHE szervezésében egy látogató küldöttség is felutazott Bécsbe.^[208]

A [70021-es motívumoldalon](#) felül a Bélyegkereskedő reklámjának (a Filatéliai Kurírból vett) fénymásolatára ragasztott emlékbélyeg látható. A bélyeg "Wipa Repülés Budapest, Wien Wipa 1933 VI 24" feliratú, a repülőgép sziluettjét Bécs fölött ábrázolja. További jellemzői szerint a bélyeg vágott, háromszög alakú, 72 mm-es oldalhosszúságú, fehér alapon narancs-sárga és kék, vagy sárgás alapon barna és fekete színváltozatokban létezik. Az idézett katalógusoldal 72.11-es bekezdésében leírtak szerint. A motívumoldalon alul pedig az új magyar légiposta sorral, kettő pengő hat fillér bérmentesítéssel küldött légiposta levelezőlap, látható, amelynek feladója a Magyar Aero Szövetség. A dátum azonban nem egyezik a megnyitás napjával, mert hat nappal későbbi, azonban a kiállítás tervezett időtartamába belüli.

A Levélbélyeggyűjtők Első Hazai Egyesülete (LEHE) 1933. szeptember. 21-én tartotta harmadik repülőnapját Mátyásföldön. Ebből az alkalomból adták ki a vágott és fogazott formátumban, 35x45 mm-es méretben, a repülőgép szárnyán LEHE feliratú bélyegképpel készült, kékes-szürke alapon piros színű bélyeget.^[209] Az idézett katalógusoldal 71.06-os bekezdése szerint, azonban a motívumoldalon látható másik sárga alapszínű bélyeget nem említi a jelzett bekezdés.

A "LEHE 1884 16 fillér" feliratú dombornyomású, fogazott, négyszög alakú, 25 mm-es oldaltávolságú lila színű bélyeget az egyesület fennállásának harmincadik évfordulójára nyomtatták és adták ki 1914-ben. A LEHE volt az egyik legjelentősebb bélyegklub 1948-ig. A politikai okokból kívánatos egységesítési törekvések véget vetettek a MABÉOSZ-on belüli szervezetszerű mellérendeltségeknek. A szervezet létszáma egyébként az 1920-as évek elejére 23 főről 150-re, 1943-ban pedig már 319-re nőtt. Több mint fél évszázados fennállása alatt a klub, jelentős mennyiségű levélzárót adott ki, amelyet az érdeklődők az u. n. "kirándulás-bélyegekként" ismernek. Az idézett katalógusoldal 102.06-os bekezdése szerint. Az idézett katalógus 453. oldalán az egyesület 1884-es alapítási éve is olvasható.

A [70022-es motívumoldalon](#) felül: a repülőnap és a harmincéves évforduló alkalmából kiadott levélzárók, egy kékes-szürke és egy sárga alapon piros repülőnap levélzáróval együtt, láthatók. A gyűjtemény negyedik és ötödik fejezete motívumoldalainak ismételt átlapozása után és a közelgő ötvenéves évforduló miatt is a szerző megállapítása szerint szerencsésebb helyen van a két bélyeg ennek a motívumoldalnak a felső részén. Ugyanitt alul pedig egy futott levelezőlap látható légiposta ragjegygyel, alkalmi bélyegzővel és kékes-szürke alapon piros színű repülőnap levélzáróval.

03 AZ ÚJ MAGYAR LÉGIPOSTA SOROZAT 1933

Az új légiposta sorozattal szemben a gyűjtők mellett az egész magyar társadalom jogos elvárása volt, hogy a Magyar Posta a dicsőséges első magyar óceánrepülésnek állítson emléket. Ezt olvasói

megnyilvánulások is alátámasztották. Talán ennek is köszönhető, hogy a sorozat bélyegképein mindkét repülőgép látható. Egyikük a 10, 16, 48 és 72 filléres értékű bélyegeken látható Sirius-8A típusú amerikai gyártmányú repülőgép, mely az Igazságot Magyarországnak, "Justice for Hungary" néven vált ismertté a köztudatban. Az 1932-ben Rómában katasztrófát szenvedett repülőgép helyett a magyar repülőknak ajándékozott másik repülőgépet a 20 és 40 filléres bélyegeken lehet megtekinteni. Ez az olasz BR-10-es típusú bombázóból polgári hasznosítás céljára átalakított a repülőgép elődjéhez hasonlóan a "Giustizia per L'Ungheria" olasz nevet viselte.

A [70031-es motívumoldal](#)on felül négy darab 18x22 mm-es nagyságú pecsételt bélyeget láthatunk a táj felett elszálló Sirius-8A típusú repülőgéppel 3 db 10 filléres kékeszöld és 1 db ibolya színű 16 filléres bélyegzett változatot. A középső 10 filléres bélyeg mellett jobbról és balról két, a hármas halomból kiemelkedő kettős kereszt előtt álló embert láthatunk, aki kezét feltartva üdvözlí a bombázóból átalakított "Giustizia per L'Ungheria" nevű repülőgépet. Baloldalon a 20 filléres borvörös, jobboldalon a 40 filléres kék pecsételt változata látható.

A motívumoldal alul kétoldalt a Sirius 8A repülőgép szárnyán álló Merkúr alakja látszik a 48 filléres lilásszürke, illetve a 72 filléres vörösesbarna bélyegek pecsételt változatán. Ezek alatt ék alakban a légsavart tartó Merkúr bélyegkép figyelhető meg három az egy pengős sárgászöld a két pengős bordóvörös és végül az öt pengős feketés-kék színű pecsételt értéken.

A [70032-es motívumoldal](#)on felül balról jobbra a húsz és negyvenfilléres, valamint a negyvennyolc és hetvenkét filléres, alul növekvő sorrendben a pengős értékű bélyegek, valamint a tíz és tizenhat filléresek posta tiszta változata látható. A magyar posta legújabb légiposta sorozata általános nemtetszést váltott ki, mivel nem teljesítette a közakarat elvárásait és ezért a gyűjtők a bélyegek visszavonását követelték. Az erre vonatkozó híreszteléseket azonban báró Szalay Gábor posta vezérigazgató cáfolta meg.^[210]

Az 1933-as kiadású Repülő (II)-L postabélyegsor mélynyomással, IX-es vízjellel, a 10 és 16 filléres értékek 15-ös, a többi 12 ½ és 12-es fésűsfogazással Helbing Ferenc és Márton Ferenc tervei alapján készült, általános forgalomban 1933. jún. 20.- 1936. dec. 31. között volt.^[211]

04 A BNV-N A FILATÉLIAI KURÍR 1934

A [70041-es motívumoldal](#)on felül látható az alkalomra kibocsátott fogazott és vágott levélzárók közül négy fogazott, illetve egy darab vágott formátumú bélyeg. A "BNV Filatéliai Kurír a Nemzetközi Vásáron, 1934 máj 4-14" feliratú bélyeg vörös színű repülőgépet ábrázol a hegyes táj felett középen a felkelő nappal. A bélyeg fogazott és vágott 40x50 mm-es méretű fehér, sárga, rózsaszínű, és zöld alapon fekete színű, amely létezik fordított párokban is.^[212] Az idézett katalógusoldal 792.05-ös bekezdésben leírtak szerint.

Alul egy futott, két darab BNV alkalmi levélzáróval ellátott Nyomtatványt láthatunk a JUBILEHE alkalmi bélyegzőjével. Először rendezett JUBILEHE bélyegvásárt a BNV-n a Filatéliai Kurír. Ez a felirat olvasható a kiállítási pavilon tetején a motívumoldal felső részéhez tartozó és az előbb idézett katalógusoldal előtti (474.) oldalon található 792.04-es bekezdés szerint. A borítékon látható vásári bélyegek olasz nyelvű változata a 139.34-es pont alatt megtalálható a másik idézett katalógus hármas számú színes tablóján középen. A ponthoz tartozó ismertetésben a "Filatéliai Kurír a Nemzetközi Vásáron" szöveg olvasható.^[213] Ez is igazolása annak, hogy valóban nem folytatódott az eddig már négy alkalommal lebonyolításra került FIKPROK, és a folytatásra csak 1935-ben került sor az V.

FILPROK megrendezésével. Az idézett katalógusoldal és a bélyegkép bemutatása a három azonos rajzú vásári bélyeg háromféle angol, magyar és olasz nyelvű szövegére kívánja irányítani a figyelmet.

05 AZ ELSŐ FORGALMI LÉGIPOSTAJÁRAT ÉS A LEHE IV. REPÜLŐNAPJA 1934

A MALERT a Debreceni hét után indította a Budapest - Debrecen - Budapest első forgalmi légipostajaratot. Ebből az alkalomból különféle levélzárók láttak napvilágot.

A [70051-es motívumoldalon](#) felül az alkalmi levélzárók láthatók, amelyek közül a középső a "Debreceni hét 1934. VI. 2-10." felirattal, "d" és "h" betűkkel mézeskalács szívet ábrázol. A levélzáró fogazott, 35x50 mm-es méretű, kék alapon piros színű. Az idézett parafilatéliai katalógus 363. oldal 522.06-os bekezdésében leírtak szerint. A felül látható két szélső alkalmi bélyeg a pusztán vágató kalapjával a fölötte szálló repülőgépnak integető lovaszt ábrázol. A bélyeg vágott 30x46 mm-es méretű fehér alapon kék színű. Az előbb említett katalógus 461. oldalán található 72.05-ös bekezdése szerint azonosítható.

Az elmondottakkal kapcsolatban a Latham katalógusban 349 és 350-es sorszám alatt 1934. máj. 9.-es dátummal kísérleti légi járat, levélzáró és fedélzeti bélyegzés említésével létezik bejegyzés.^[214] Elképzelhető azonban, hogy a kísérleti járat dátumbejegyzése hibás és ezért vélhetően a levélzárókon látható "Első Forgalmi Légipostajarat Budapest-Debrecen 1934. július 1." feliratot célszerű valódinak tekinteni.

Alul egy Debrecenből feladott a helyi bélyeggyűjtő egyesület alkalmi díjjegyes levelezőlapját találjuk, melyet légipostával továbbítottak Örvös Jánosnak a Filatéliai Kurír szerkesztőjének. A levelezőlap a később következő "Miskolci Hét" időtartamában került feladásra, valamely húszéves jubileum alkalmából. Az alkalmi levelezőlapon található 1932/1937. Arcképek (I.) postabélyegsor értékeinek Mitchel katalógus szerinti sorszáma 490 és 491.^[215]

A [70052-es motívumoldalon](#) felül a Debrecen-Miskolc légipostajarat alkalmából kiadott bélyegek feketenyomata látható. A feketenyomat bélyegképe eltér az alul látható alkalmi bélyegektől, mivel az egy kétfedelű repülőgépet ábrázol (a Debrecen-Miskolc felirat miatt) vélhetően Debrecen város körvonala felett. A járat indításának dátuma a feketenyomat felirata szerint 1934. július. 16. ez pedig vélhetően a visszaút dátuma. Az alul látható alkalmi bélyegek "Első Forgalmi Légipostajarat Miskolc - Debrecen 1934. Júl. 14." feliratúak és a bélyegképen a kétfedelű repülőgép alatt hegyeket ábrázolnak. A vágott és fogazott bélyegek, 55x30 mm-es méretűek halványzöld papíron sötétzöld, vagy sárga papíron sötétzöld színűek "P. Schuller 1934" aláírással.^[216] Az idézett katalógusoldal 72.06-os bekezdése szerint.

A [70053-as motívumoldalon](#) felül és alul is Budapest-Debrecen-Budapest (indulási és érkezési repülőtér Mátyásföld) között futott alkalmi levelezőlapok láthatók a Budapesten és Debrecenben használt kétféle alkalmi fedélzeti bélyegzővel. A fedélzeti betűzők az útvonal különböző szakaszain kerültek a levelezőlapra. Felül Debrecen-Nyíregyháza-Miskolc között, alul pedig a visszaúton Miskolc-Nyíregyháza-Debrecen között, amit a postabélyegekre került érkezési bélyegzők igazolnak. Az alsó fedélzeti betűzőfelirat a bal sarokban lévő zöld színű alkalmi bélyegre került. Az érkezést az "Első Debrecen-Budapest légipostajáráttal" lila színű és a "Légipostával érkezett" kék színű fedélzeti betűző jelzi. Mátyásföld repülőtéren az M. Királyi Központi Távíróhivatal alkalmi érkezési bélyegző is felkerült a levelezőlapokra. Az 1932/1937-es postai kiadású bélyegek Mitchel katalógus szerinti sorszáma az

ebből a célból már többször idézett postabélyegkatalógus szerint 492.

A Latham katalógus 360-361 sorszámok alatt 1934. júl. 14.-re teszi a járat repülésének napját, csak a Budapest-Debrecen-Miskolc az első forgalmi légipostajáratot említi és nem a teljes (véltetően) Budapest-Debrecen-Nyíregyháza-Miskolc-Nyíregyháza-Debrecen-Budapest útvonalat. A visszaútat pedig véltetően a fedélzeti betűző alapján Debrecen-Nyíregyháza útvonalra csökkenti, mind a kettőre fedélzeti és érkezési bélyegzést is említi.^[217]

A [70054-es motívumoldalon](#) felül egy debreceni térti és egy mátyásföldi érkezési bélyegzős légipostai futott levelezőlap látható, a kísérleti járat után véltetően két héttel később indított első forgalmi légipostajárat alkalmi bélyegével, légiposta ragjegyvel. A térti bélyegző az 1933-as kiadású légiposta sorozat 16 filléres értékére került.

Alul egy futott légiposta levelezőlap hátoldalán látható, amelyen bécsi címzés Debrecen érkezési bélyegző és légiposta ragjegy is van. A levelezőlapon látható még egy német nyelvű bécsi légipostabélyegző a már ismert "Első Forgalmi Légipostajárat" a "Légipostával érkezett" feliratú fedélzeti és a Mátyásföld repülőtéri érkezési bélyegzők. Az osztrák légipostabélyegző dátuma megegyezik az előzőekben látott és a visszaút dátumának vélt feketenyomat dátumával. Utólag ezt nehéz igazolni, azonban lehetséges a két nappal későbbi visszaút a légipostajárat magyarországi repülése után Bécsből.

06 A MISKOLCI HÉT ÉS JUBILEHE BÉLYEGKIÁLLÍTÁS ÉS REPÜLŐNAP 1934

A [70061-es motívumoldalon](#) az "Első Miskolci hét" két futott dokumentumát láthatjuk, amely eseménysorozatra az előző motívum által tárgyalt két esemény után 1934. aug. 5-12 időtartamban került sor. A nyolc napig tartó eseménysorozat minden, második napján postajárat indult Mátyásföldről a Budapest - Miskolc - Nyíregyháza - Debrecen útvonalon, amely csak akkor továbbította a feladott objektumokat, ha azon a kiállítás alkalmi levélzárója is megtalálható volt. Az Örvös Jánosnak szóló levelezőlapot láthatjuk a kiállítás 35x45 mm-es méretű "Miskolci Hét Első Bélyegkiállítás Miskolc 1934. aug. 5-12." feliratú fogazott levélzárójával felül. A levélzáró Melinger által nyomtatott bélyegképe békát ábrázol a kocsonyás tányéron.^[218] Az idézett katalógusoldal 102.61-es bekezdés "4-es" pontja szerint. A levelezőlapon látható még egy légiposta ragjegy és három fedélzeti bélyegző, amelyek közül az első "Légipostával érkezett" feliratú, a második téglalap alakú keretben a "Miskolci Hét 1934. aug. 5-12" felirat olvasható. A harmadik fedélzeti bélyegző szürke színű és az avasi öregtemplom tornya fölött kétfedelű repülőgépet ábrázol, alatta látható az "Első Miskolci Bélyegkiállításról Légipostával" felirat. A postai kiadású bélyegek már az előzőekben azonosításra kerültek a Mitchel katalógusszám szerint.

A motívumoldalon alul látható futott borítékon az előző bekezdés során említett katalógusoldal 102.61-es bekezdésében közöltekkel megegyező, de az "1-es" pont szerinti Mária szobrot ábrázoló levélzárót láthatjuk. A másik levélzáró "Bors. Misk. Múzeum" feliratú 35x45 mm-es méretű. A levélzárók mérete kissé eltér a megadottaktól. (Sic!). Az idézett katalógusoldal 522.30-as bekezdés "1-es" pontja szerint. A Miskolci 1-es postahivatal, érkezési bélyegzője mellett a Debreceni 2-es postahivatalé is látható a borítékon 1934. aug. 11-i dátummal. A borítékon láthatjuk még a piros színű az avasi öregtemplomot ábrázoló "Első Miskolci Bélyegkiállításról Légipostával" feliratú fedélzeti bélyegzőt is. A postai kiadású bélyegek már korábban azonosításra kerültek a Mitchel katalógusszám szerint.

A [70062-es motívumoldalon](#) felül és alul a rendezvény idején futott levelezőlapok láthatók. A felsőn

látható két levélzáró az előző motívumoldalnál említett katalógus 102.61-es számú bekezdésének "5-ös" és "3-as" pontjai szerint azonosítható. Az alsó levelezőlapon látható levélzáró is azonosítható az "5-ös" pont leírása alapján, amely az Avas öreg templomának tornyát ábrázolja bár színösszetétele kissé eltér a felső levelezőlap hasonló bélyegétől. A templomot a levelezőlapok bélyegképeivel és a fedélzeti "Első Miskolci Bélyegkiállításról Légipostával" feliratú bélyegzők sötét és zöld színű ábráival is összehasonlíthatjuk. Ezeket a bélyegzőket egyébként az egyes napokra előírt színezéssel használták. A felső levelezőlap levélzárója sárga alapon kék és barna, míg az alsó levelezőlapé fehér alapon sárga és barna színű. A felső levelezőlapon az idézett katalógusoldal 102.61-es számú bekezdésének a "3-as" pontjában leírt levélzáró az "Ősember a Bükkben" feliratú, rózsaszín alapon kék és fekete színben látható. A levelezőlapokon látható postabélyegek Mitchel katalógus szerinti sor számát korábban már megállapítottuk.

A repülőjáratokat nyilvántartó katalógus 365-373 sorszám alatt közli a légipostajárat ismertetőjét, amely szerint az alkalmi vagy emlékreptülésnek bizonyult és kilenc félé levélzáró vagy ragjegy készült az eseménysorozat alkalmából.^[219]

A [70063-as motívumoldal](#)on felül egy levelezőlap képes oldalának színes fénymásolata, amely az alul a jobb felső sarokban látható a "Levélbélyeggyűjtők Első Hazai Egyesületének II. Országos Bélyegkiállítása Budapest 1934" feliratú levélzáró közepén látható bélyegkép részlet alapján készült. Ez a bélyegkép a LEHE jelvényét ábrázolja az évforduló évszámával, amely alul a fogazott és 35x45 mm-es méretű levélzárón az ismertetett bélyegkép részlet alatt látható. Az idézett katalógusoldal 102.14-es bekezdése szerint.

Alul pedig egy mátyásföldi érkezési és a "LEHE IV. repülőnapja Mátyásföldön" feliratú fedélzeti bélyegzőkkel ellátott levelezőlap. Mindkettőn az 1933-as légiposta sorozat értéke, melynek Mitchel katalógusszáma a már többször idézett postabélyegkatalógus szerint 502.^[220]

A LEHE IV. repülőnapját, a repüléseket nyilvántartó katalógus 377-es sorszámán (az itt látható alkalmi bélyegzővel egyezően 1934. szeptember 27-30. közé helyezi, az alkalomból kiadott bélyeget és a fedélzeti bélyegzőt több színben előfordulónak írja le.

A [70064-es motívumoldal](#)on felül és alul is a Mátyásföldön, a fedélzeti bélyegző tanúsága szerint 1934. IX. 27-én lebonyolított repülőnap alkalmával feladott és futott levelezőlapok láthatók. A repülőnapra a LEHE ötvenéves fennállásának évében került sor, hasonlóan a II. Országos Bélyegkiállításához, amelyre Budapesten 1934. 5. 6-13. között volt. A neves évfordulóra készült 18. századi kuruc lovas futárt ábrázoló fogazott 35x55 mm-es méretű fehér alapon kék, zöld, barna, és sötét színekben létező levélzárót különböző események kapcsán a megfelelő feliratokkal felülnyomták.^[221] Az idézett katalógusoldal 102.15-ös bekezdése szerint. A felülnyomás látható a levelezőlapok mindkét levélzáróján, amelyek eredeti felirata a fenti borítékon német az alsón magyar, még létezik francia nyelvű felirat is. A borítékokon az említetteken kívül légiposta ragjegyek, Mátyásföld repülőtéren érkezési bélyegzők és a már korábban a Mitchel katalógus szerinti azonosítási sorszám szerint megismert postabélyegek láthatók.

A John J. Latham katalógus 377-es sorszám alatt "fedélzeti bélyegzés, valamint a levélzáró vagy különleges ragjegy" megjegyzéssel utal a 70063-as motívumoldalra bemutatott anyagra.

A [70071](#) és a [70072](#)-es motívumoldalakon felül az 1936-os légiposta sorozat négy-négy értéke látható posta tiszta és bélyegzett változatban, míg alul ugyanez a négy érték függőlegesen elrendezett párokban posta tisztán. A további értékeket bemutató motívumoldal a 62-es számú nyolcadik fejezetben található, amelyen bemutatásra kerülnek a sorozat megjelenésének alkalmából kiadott különböző levélzárók is. Az 1936-os Repülő (III.) - L magyar légiposta sorozat mélynyomással IX-es vízjellel 12:12 ½-es fésűsfogazással Légrády Sándor tervei alapján, tíz pengő ötvennyolc fillér névértékben készült. Általános forgalomban volt 1936. máj. 8.-1939. márc. 31. között. ^[222]

08 A LEHE REPÜLŐNAPJA MÁTYÁSFÖLDÖN ÉS A II. MISKOLCI HÉT 1936

A [70081](#)-es motívumoldalon felül fekete alapon négy darab "Repülőnap Mátyásföldön 1936. június. 11" feliratú piros fehér zöld színű emelkedő repülőgépet ábrázoló vágott és fogazott formátumú 44x52 mm-es méretű alkalmi levélzáró látható. Az idézett katalógusoldal 71.08-as bekezdésében leírtak szerint. A levélzárók között az alsó sorban egy ötödik, amely "Repülőnap Mátyásföldön június 14. délután fél 5 órakor" feliratú vágott és három csökkenő méretű fehér színű emelkedő repülőgépet, kettős keresztet és olasz factiót ábrázol. A levélzáró fogazott és vágott változatban rosszminőségű fogazással 35x47 mm-es méretben készült fehér alapon zöld, színben és fehér bélyegszéllal láthatjuk. Az idézett katalógus 71.07-es számú bekezdésében leírtak szerint.

A levélzáró zöld színű fogazott változatát láthatjuk az alsó, Rampacher Pál királyi szabadalmi bírónak címzett levelezőlapon. Rampacher Pál foglalkozott elsőként a levélzáró bélyegek katalogizálásával, sok cikke jelent meg a témával kapcsolatban többek között a Filatéliai Kurírban is. A futott nyomtatványon látható postabélyeg már az előzőekben azonosításra került.

A repülőnappal kapcsolatos objektumokat a 47. oldalon a 434-es sorszám alatt említi a John J. Latham katalógus a fent ismertetett jellemzőkkel.

A [70082](#)-es motívumoldalon felül a kiállítás alkalmából augusztus tizennegyedikén a Budapest-Miskolc között a létesített légiposta járaton szállítani tervezett levelezőlap Örvös Jánosnak a Filatéliai Kurír egykori szerkesztőjének szól. Mivel a szervezési hibából eredően nem állt ki repülőgép, ezért a fekete színű légiposta áthúzás a felső levelezőlap alkalmi bélyegzőjén teljesen jogos. A kézbesítésre nem a légiposta útján került sor. Az alsó levelezőlap érkezési és térti bélyegzői a miskolci augusztus 13-án történő feladást és a Mátyásföldre való 14-i érkezést igazolják. Ezen a levelezőlapon légiposta rajegy is található. A felső és az alsó levelezőlapon látható alkalmi bélyegek az 1934. évi Miskolci Hét alkalmával kerültek felhasználásra, ezeket egyszerűen felülnyomták két féle szöveggel. Az egyik a "II. Bélyegkiállítás 1936" kétsoros és az 1936 aug. 2-9. egysoros dátumfelirat a bélyegen alul látható évszám fekete színű lefestése mellett. Az alkalmi bélyegek a "Miskolci Hét" feliratú fogazott 35x45 mm-es méretben készült levélzárók. A felső levelezőlap értékein, fehér alapon kék és barna színekben látható az Avasi Torony. Az alsó levelezőlapon a kék színű "Bors. Misk. Múzeum" feliratú a Miskolcon található Borsod Megyemúzeumot és a Sötét Kaput ábrázoló levélzárókat láthatjuk. ^[223] Az idézett katalógusoldal 522.30-as bekezdésének "1-es" "2-es", és "3-as" pontjai szerint.

09 A NEMZETKÖZI SPORTHÉT RENDEZVÉNYEI 1936

A nemzetközi sporthét rendezvényeit 1936. szept. 5-8. között szervezte a Magyar Automobil Klub (MAC) Repülő és Jachtosztálya. A rendezvényeken a Műgyetem Sportrepülő Egyesület repülője szállította a postát szeptember 05-én a Budapest-Siófok útvonalon szeptember 7-én pedig vissza.

A [70091-es motívumoldalon](#) felül egy a nevezett szervezet által kiadott és futott levelezőlap levélzáróján a "Nemzetközi Sporthét a Balatonon Siófok-Budapest" körfelirat látható. A dátum "1936 szept. 5-8-ig" a bélyegképen olvasható, amely még Európa, Magyarország és a Balaton térképét ábrázolja Magyarország térképének jobb sarka felett egy repülőgéppel. A dombornyomással készült fogazott bélyeg 45x55 mm-es méretű fehér alapon kék, lila és rózsaszínű-lila változatokban létezik.^[224] Az idézett katalógusoldal 732.02-es bekezdés "a" pontja szerint, amely kiegészítve a "b" ponttal csak annyiban tér el az eddigiektől, hogy a bélyeg létezik "Siófok-Budapest" felirattal is. Az érkezési betűző dátuma egyezik a levélzárón olvasható első napi dátummal, mely szerint a levelezőlap Balatonfüredre postai ledobással szeptember 5-én érkezett. A motívumoldalon alul a felső levelezőlap Balatont ábrázoló képe előoldala látható.

A John J. Latham katalógus a 48. oldalon és a 447-es sorszám alatt említi a ledobott levelezőlapot.

A [70092-es motívumoldalon](#) a Siófok-Budapest alkalmi légi járattal szept. 07-én Siófokon feladott levelezőlapok láthatók alul és felül Mátyásföld térbélyegzővel. A felső díjjegyes levelezőlapon középen felfedezhető egy zöld színű bélyegző, amely az alsó levelezőlapon látható lila színű alkalmi levélzáróval azonos mintázatú. Mindkét levelezőlapon különféle légiposta ragjegyek alkalmi és postabélyegek, érkezési és alkalmi bélyegzők is láthatók. Az 1936-os postai kiadású Budavár bélyegsor 10 filléres értékének Mitchel katalógus szerinti sorszáma a hasonló céllal már többször idézett katalógus szerint 538.^[225] A motívum többi értéke hasonló módon már korábban azonosítva lett.

A Siófok-Budapest légiposta járatot a Latham katalógus 448. sorszámán 1936. szeptember 7. dátummal említi.^[226]

A [70093-as motívumoldalon](#) felül négy gyönyörű alkalmi levélzáró látható, melyek közül kettő-kettő "Siófok-Budapest", illetve "Budapest-Siófok" feliratú. Utóbbi felirat olvasható az alsó a futott levelezőlap hátoldalán található levélzárón is.

10 A BUDAPEST-SZOLNOK-BUDAPEST EMLÉKJÁRAT 1937

A VII. FILPROK rendezvény lebonyolítására augusztus 19-22 között került sor, amelynek utolsó napján 1937. augusztus 22-én indult a Budapest-Szolnok-Budapest légipostajárat. Ezt követően a Balaton - Bizottság rendezte a III. Nemzetközi Sporthét eseményeit, melynek középpontjában a Nemzetközi Repülő Csillagtúra és találkozó rendezvényei a körrepülések légipostája foglalták el. A Budapest-Szolnok-Budapest légipostajárat végrehajtása volt az év sorrendben második legnagyobb aerofilatéliai eseménye, amely kapcsolódott a VII. FILPROK rendezvényeihez is. A FIKPROK és FILPROK eseményeivel és filatéliájával részletesen foglalkozik az előző 62-es számú, sorrendben a nyolcadik fejezet. Fontos repülőesemény volt, hogy Budaörs 1937-ben lett központi közforgalmi repülőtér. Ettől az időponttól kezdődően a háborús készülődés következtében a polgári utas-szállítás visszaesett, a repülőgépeket fokozatosan csak katonai célokra használták.^[227]

A [70101-es motívumoldalon](#) felül látható három "Budapest-Szolnok I. Légi járat First Flight 1937. VIII. 22. VII. FILPROK B. S. E. Különjárata" feliratú az alkalomra kibocsájtott gyönyörű levélzáró,

amely repülőgépet ábrázol a belföldi járatok térképe fölött. A fogazott dombornyomású 50x40 mm-es méretű levélzáró hét színváltozatban létezik, amelyen a BSE rövidítés a Budapesti Sportrepülő Egyesületet takarja. A bélyegképen megkülönböztethető a korabeli postajáratok útvonalai között a Budapest-Szolnok járat megvastagított vonala. Az idézett katalógusoldal 72.08-as bekezdése szerint.

A motívumoldalon alul egy Budapest-Szolnok viszonylatban repült levelezőlap alkalmi levélzáróval és bélyegzővel, légiposta ragjeggel. A Vásár postabélyeggel bérmentesített levelezőlap bal felső sarkában olvasható a vélhetően már üzemelő Budapest-Budaörs nevű új közforgalmi repülőterre vonatkozó információ. Az 1937-es Postai kiadású Vásár bélyegsor látható értékének Mitchel katalógus szerinti sorszáma a már ebből a célból többször idézett katalógus szerint 543. A John J. Latham katalógus a bélyegkiállítás utolsó napján végrehajtott postarepülés objektumait az 51. oldalon a 472-473-as sorszám alatt ismerteti.

A [70102-es motívumoldalon](#) felül látható két "Szolnok-Budapest I. Légi járat First Flight 1937. VIII. 22. VII. FILPROK B. S. E. Különjárata" feliratú és az eddigiektől eltérő színváltozatú levélzáró, amely az előző motívumoldalhoz hasonló eljárással azonosítható. Alul egy a Szolnok-Budapest viszonylatban repült levelezőlapon látható egy harmadik hasonló levélzáró látható, alkalmi bélyegzővel és légiposta ragjeggel, fedélzeti és térti bélyegzőkkel.

A [70103-as motívumoldalon](#) alul az "Üdvözet a VII. FILPROK Bélyegkiállításról" küldött levelezőlap fénymásolt képes oldala, amelynek felül látható hátoldalán található fedélzeti bélyegző szerint a Budapest-Szolnok légiposta járatral érkezett. A levelezőlap hátoldalán a fedélzeti bélyegzőn kívül, alkalmi érkezési és térti betűzők, illetve az 1937-es Vásár bélyegsor előzőekben már azonosított bérmentesítésre használt értéke látható. A levelezőlap képes oldalán a VII. FILPROK rendezvényein használt Francotyp bélyegzés része látható a rendezvényre nyomtatott és az előzőleg már ismertetett alkalmi bélyegen.

11 A III. NEMZETKÖZI SPORTHÉT OBJEKTUMAI 1937

Az 1937-es esztendőnek - a sportrepülés szempontjából - kiemelkedő eseménye volt a III. Nemzetközi Sporthét. A rendezvény során bonyolították le a nemzetközi körrepülést a Budapest-Siófok-Sopron-Keszthely-Pécs-Kalocsa-Budapest útvonalon. A John J. Latham katalógus az 51. oldalon a kiadott levélzárók feliratának megfelelően írja le az útvonalat az első fordulópontnak Sopront említi. Így a verseny vélhetően Siófok-Kiliti repülőtérről indult, mely napjainkban is használatban van, sőt egykoron a katonai Repülőezred (Taszár) tartalék repülőtere is volt. Az első motívumoldalon alul elhelyezett alkalmi levelezőlapon látható repülési útvonalvázlat szerint a körrepülés vélhetően Budaörsről indult és ott is ért véget fontosabb azonban, hogy a repülőgép postát is szállított.

A [70111-es motívumoldalon](#) felül, a Balatoni Intézőbizottság (B. I. B.) dombornyomású matricái mellett látható a sporthét két hasonló eljárással, de nagyobb méretben készült levélzárója. A jobb oldali levélzáró "Nemzetközi Sporthét a Balatonon Rallye Aerien Balaton 1937. szept. 9-14. Siófok-Sopron-Keszthely-Pécs-Kalocsa Légiposta Par Avion" feliratú. A bélyegkép a Magyar Automobil Club (MAC) címerét ábrázolja, a fordulópont feliratok között a sarkokban egy-egy repülőgéppel. A fogazott dombornyomású 40x55 mm-es méretű levélzáró színváltozatai fém-szürke, sötétkék és arany, vöröslila, sötétlila és rózsaszínű.^[228] Az idézett katalógusoldal 732.03-as bekezdés "a" pontja szerint.

A mellette baloldalt látható levélzáró a jobboldalitól az alsó "Budapest-Balatonkenese" bélyegfelirattal

és a bélyegkép alatti sorból hiányzó két repülőgép ábrájával tér el. Ezekre a különbségekre az előzőekben idézett katalógusoldal ugyanazon bekezdésének "b" pontja hívja fel a figyelmet. A motívumoldalon alul egy postai levelezőlap fénymásolt előoldala látható. A levelezőlapon látható a verseny repülési-útvonala Budaörs Mátyásföld és Siófok repülőterek a határátlépő kapuk az Országos Idegenforgalmi hivatalok, illetve egy repüléstilalmi légtér helye.

A [70112-es motívumoldalon](#) felül és alul az előző motívumoldal szerint jellemzett négy-négy alkalmi levélzáró látható. Felül a baloldali alsó és alul a két jobboldalon található felel meg a 732.03-as bekezdés "b" a többi pedig az "a" pontjában leírtaknak.

A [70113-as motívumoldalon](#) a körrepülés során a Balaton körül elhelyezkedő fordulópontokat jelző városokból lehetett postát feladni, hogy a résztvevők magukkal vigyék. Felül és alul látható hét-hét levélzáró felső felirata "Rally Aérien Balaton" körrepülés, a repülőgépet ábrázoló bélyegkép alatt "Légiposta Par Avion 1937. szept. 12-14." felirat mellett alul jelzi a város nevét. Ezek a fogazott dombornyomású levélzárók 40x55 mm-es méretben különböző színárnyalatokban készültek. (A katalógus szerinti méret láthatóan hibás, valójában 27x42 mm! Sic!) A motívumoldalon felül a felső sorban látható három "Siófokról" és az alatta lévő négy közül a két bal oldali "Sopronból" a másik kettő "Keszthelyről", míg alul a három felső "Pécsről" és az alsó négy "Kalocsáról" feliratú.^[229] Az idézett katalógusoldal 732.04-es bekezdésének "d", "e" és "b", valamint "c" és "a" pontjai szerint.

A [70114-es motívumoldalon](#) felül és alul egy-egy futott levelezőlap látható. A felső olvasható zöld fedélzeti bélyegző közli az időjárás miatti útvonalváltást. Ezt támasztja alá a levelezőlap felső részén pirossal gépelt szöveg is. A levelezőlapon még látható a III. Nemzetközi Sporthét alkalmi és légiposta bélyegzői azonos dátummal, míg ettől eltérő a budapesti térti bélyegző dátuma. A két lila színű fedélzeti bélyegző közül az egyik MAC alkalmi bélyegzője, a másik a Légipostával érkezett feliratú és itt látható még egy légiposta ragjegy is. Az alsó levelezőlapon a Siófoki feladást jelző alkalmi bélyeg és Pápa térti bélyegzője látható. Az érkezési bélyegzők mindegyike szeptember 12-i dátumú a légiposta ragjegy díjjegyes barna színű változat.

A [70115-ös motívumoldalon](#) felül és alul a Nemzetközi Sporthét alkalmából készült levélzárók láthatók futtatott levelezőlapokon, amelyeket Siófokról, illetve Sopronból adtak fel. Az alsó levelezőlapon a MAC piros színű alkalmi fedélzeti bélyegzője eltér az eddig látottaktól.

A [70116-os motívumoldalon](#) láthatjuk a Keszthely-Pécs és a Kalocsa-Budapest útvonalszakaszra feladott levelezőlapokat az eddig ismertettekhez hasonló formában. Az ismertett hat motívumoldalon látható levelezőlapokon található postabélyegek Mitchel katalógus szerinti azonosítása már korábban megtörtént. A felső levelezőlap az időjárásromlást és a Keszthely-Pécs útvonalszakaszt támasztja alá, keszthelyi érkezési bélyegzővel. Az alsó Kalocsáról küldött levelezőlap a MAC eddig még nem látott sötét színű fedélzeti bélyegzőjével futott.

A John J. Latham katalógus az 51. oldalon a 476-480-as sorszámok alatt számol be az 1937. szeptember 9-14 között zajló versenyekről.

12 A BUDAPEST-ARAD-BUKAREST ELSŐ REPÜLÉS 1938

A BNV idején indult a Budapest-Arad-Bukarest légi járat, amelynek alkalmából kétféle levélzáró jelent meg. Egyikük a "Budapest-Arad-Bukarest 1938. május Rendszeres Járat" magyar és az ettől kissé

eltérő másik "2. V. 1938. FIRST FLIGHT" angol feliratú. Mindkét bélyegkép repülőgépet ábrázol a felhők között, vágott és 35x48 mm-es méretű. A magyar nyelvű levélzáró színváltozatai között megtalálható a foncsorozott halványlila alapon sötétlila, a halványkék alapon sötétlila, a foncsorozott ezüst alapon zöld, a fehér alapon zöld és vörös. Az angol nyelvű változat esetében a halványkék alapon sötétmályva színű, fehér alapon sötétkék, foncsorozott élénk mályvaszínű alapon sötétlila, kék és arany. Az idézett katalógusoldal 72.10-es bekezdésének "1-es" és "2-es" pontjaiban leírtak szerint.

A [70121-es motívumoldalon](#) felül, az említett levélzárók közül három angol nyelvű, alul pedig két magyar között egy angol nyelvű változat látható. A magyar nyelvű változatnál megfigyelhető, hogy az alsó feliratot a bélyegképtől az alapszínnek megfelelő csík is elválasztja, ami további megkülönböztetés az angol nyelvű változatnál pedig nem.

A [70122-es motívumoldalon](#) felül egy Budapest-Arad-Bukarest viszonylatban repült alkalmi levelezőlap hátoldala látható az előbb leírt levélzáró egyik magyar változatával, a Budapest 72-es postai érkezési bélyegzőjével. Ezen kívül az Arad és Cluj térti bélyegzők mellett, Francotyp bélyegző, illetve légiposta bélyegző és ragjegy látható. Alul pedig a levelezőlap képes oldala látható fénymásolaton. Az "1938. Szent István (III.)" bélyegek Mitchel katalógus szerinti azonosítási sorszáma az eddig megszokott eljárás szerint 551. és 559. A bélyegsor Szent István (970 - 1038) halálának évfordulója alkalmából került kiadásra. Mélynyomással IX-es vízjellel 12¼:12-es fésűsfogazással Légrády Sándor tervei alapján készült. Általános forgalomban 1938. jan. 1. - 1939. - jún. 30-ig volt. [\[230\]](#)

A [70123-as motívumoldalon](#) felül és alul a Filatéliai Kurír két futott alkalmi levelezőlapját láthatjuk hasonló jellemzőkkel a magyar feliratú rendszeres járat és a BNV alkalmi levélzárókkal. A levelezőlapokon láthatók még Francotyp érkezési és térti bélyegzők, illetve légiposta bélyegző és ragjegy. A "Vásár Messe Foire Fair Fiera Foiro Légi Posta Par Avion Budapest 1938. IV. 29.-V. 9." feliratú a világítótorony közvetlen közelében elhaladó kétfedelű repülőgépet ábrázoló alkalmi levélzáró dombornyomású fogazott 40x50 mm-es méretű vörös alapon fehér színű. További színárnyalatai még krémszínű alapon vörös, kék alapon sötét-vörös fehér alapon paprika vörös és foncsorozott arany, valamint lila és foncsorozott mályvaszínű, vörös és foncsorozott rózsaszínű, különböző lila színárnyalatokban foncsorozott kék, illetve kék. [\[231\]](#) Az idézett katalógusoldal 792.10-es bekezdése szerint.

A BNV alkalmi bélyeg azonosítása a másik idézett katalógusoldal 139.38-as pontja, illetve a négyes számú illusztrációs oldala segítségével is lehetséges, mely utóbbin a motívumoldalon találhatóhoz hasonló bélyegkép látható. [\[232\]](#) Ezen és az előző levelezőlapokon is látható 1938-as Szent István (III.) postai kiadású bélyegsor értékeinek Mitchel katalógus szerinti sorszáma az ebből a célból már többször idézett katalógus szerint 551 és 559.

A [70124-es motívumoldalon](#) felül egy Budapest - Arad - Bukarest között repült levelezőlap az eddigiektől csak a feladott postabélyegekből különbözik. Ezek közül a postai kiadású 1938-as Szent István (III.) bélyegsor ötfilléres értékű bélyegének Mitchel katalógus szerinti sorszáma 554.

A motívumoldalon alul egy Budapest-Prága viszonylatban repült levelezőlap, amelyet igazoló Francotyp bélyegzése augusztus 18.-i keltezésű, a repülőtéren érkezési és a Prágában kapott térti bélyegzők viszont hat nappal későbbiek. A dátumokhoz legközelebbi időpontban zajlott Siófokon a Propaganda Bélyegkiállítás és a Budapest - Esztergom között a VIII. FILPROK Szent István évi 1038-1938 légipostája is. A harmadik közeli és leginkább valószínűsíthető esemény a Budapest - Arad - Bukarest - Pozsony - Prága - Varsó légiposta lebonyolítása és a levelezőlapot vélhetően ez alkalommal adták fel. Ezt látszik igazolni a Francotyp bélyegző mellett a levelezőlap előoldalán található térti bélyegző is. Ugyanakkor a levelezőlapon küldött "VIII. FILPROK 1938 Szent István Évében 1038-1938

Légiposta Par Avion" feliratú kis bélyegív, ismeretlen az előzőleg idézett katalógus számára. Az esemény szempontjából az idézett katalógusdal 792.11-es bekezdése által leírt felirat használata lenne kézenfekvő. Az egyfedelű hárommotoros repülőgépet középen a VIII. FILPROK alkalmi bélyegét ábrázoló foncsorozott zöldes alapon vörös keretű és rajzolatú kisívet az előbb idézett katalógus segítségével nem sikerült azonosítani.

A John J. Latham katalógus a romániai járatot az 51. oldalon 484-485-ös sorszámok alatt 1938 máj. 2. és máj. 9. dátumokkal közli, míg a prágait az 52. oldalon 495-ös sorszám alatt, viszont a bélyegzőétől eltérő, augusztus 15.-i dátummal. A prágai térti bélyegző a levelezőlap előoldalán található, itt annak csak a fénymásolata látható.

13 A SZOLNOKI REPÜLŐNAP 1938

A [70131-es motívumoldalon](#), felül és alul láthatjuk az 1938. júl. 3.-i repülőnap alkalmából végrehajtott Budapest-Szolnok-Budapest légiposta járat mindkét viszonylatában repült borítékjait. A levélzáróbélyeg "Szolnoki Repülőnap 1938. VII. 3." feliratú vitorlázó repülőgépet tölgyfakoszorúval ábrázoló dombornyomású fogazott 48 mm-es oldalhosszúságú háromszög-alakú fémfoncsorozott arany és ezüstszínű.^[2331] Az idézett katalógusoldal 71.10-es bekezdésében leírtak szerint. A légiposta ragjegyek a két viszonylatnak megfelelően lila és sárga színűek. A felső borítékon két darab Budapest repülőtér érkezési, alul ugyancsak két darab Szolnok Repülőnap Légiposta és egy Budapest Repülőtér érkezési bélyegzővel. A felső borítékon alkalmi, arany és az alsón hasonló ezüstszínű levélzáróval.

A [70132-es és a 70133-as motívumoldalon](#) a Szolnoki Repülőnap alkalmából futtatott hasonló levelezőlapokat láthatunk. Ami azonos mind a két motívumoldalon az alul látható "Szolnok-Budapest légi járat" fedélzeti bélyegzés. Eltérő viszont a postabélyegek értéke, illetve a légiposta járat viszonylatainak gépírással és kézírással való jelölései.

A [70134-es motívumoldalon](#) felül a repülőnap dombornyomású bélyegek, illetve az 1945. évi Újjáépítés magyar postabélyegsor 3000 pengős értéke fedélzeti betűzővel. Utóbbi felirata szerint tízéves a Szolnoki Bélyeggyűjtő Egyesület. Alul a Magyar Királyi Légügyi Hivatal Po-2-es típusú repülőgépet ábrázoló képes levelezőlapja ezüstszínű alkalmi levélzáróval, légiposta ragjeggyel, érkezési és légiposta bélyegzőkkel. A bérmentesítésre felhasznált postabélyegek azonosítási információit előzőleg már ismertettük.

A Szolnoki Repülőnap alkalmi járatára vonatkozó leírást a John J. Latham katalógus 52. oldalán található 489-490-es sorszám alatt.

14 A REPÜLŐALAP ÉS A KORMÁNYZÓHELYETTESI GYÁSZ BÉLYEGEK 1940-43

A [70141-es motívumoldalon](#) felül és alul kétfajta elrendezésű emléklapon láthatjuk a postai kiadású Repülőalap (I.) bélyegsor értékeit és a Budapest 4-es posta ovális alakú kék és fekete színű reklámbélyegzését a dátum körül egy kétmotoros repülőgép ábrája alatt. A betűző szövege "Használja a Horthy Miklós Nemzeti Repülőalap Bélyegeket Budapest - 4. 40. I. 2." Az 1940-es postai kiadású

Repülő-alap (I.) bélyegsor létrehozása a Horthy Miklós repülőalap támogatása céljából történt. A mélynyomással 12 ½: 12-es fésűsfogazással IX-es vízjellel Légrády Sándor tervei alapján készült három értékből álló bélyegsor egyenként 6+6, 10+10, és 20+20, összesen 36+36 fillér névértékben készült. Általános forgalomban a bélyegsor 1940. jan. 1.-dec. 31. között volt.

A [70142-es és 70143-as motívumoldalakon](#) felül a Repülőalap (I.) és a Repülőalap (II.) bélyegsorok posta tiszta és bélyegzett változatai láthatók. A motívumoldalakon alul címzett borítékokat láthatunk a Repülőalap (I.) postabélyegsorral és különböző színű és szövegű alkalmi bélyegzőkkel. A "Vitéz Nagybányai Horthy Miklós országzászának 20 évfordulója" körfelirat fekete színű, melyben középen az időtartam: "1920-1940", alatta: "SZEGED-1", és a dátum "1940. március 1".^[234] Az idézett katalógusoldal 16.04-es bekezdésének ötös pontja szerint. A "Használja a Horthy Miklós nemzeti repülőalap bélyegeket" reklámbélyegző kék színű ovális, amelynek közepén kétmotoros repülőgép ábrája alatt a "BUDAPEST 4" felirat a dátummal "40. I. 1." amely megegyezik az expressz küldeményen látható érkezési bélyegző dátumával. Az 1941-es postai kiadású Repülő-alap (II.) bélyegsor létrehozása a Horthy Miklós repülőalap támogatása céljából történt. A mélynyomással IX-es vízjellel 12 ½: 12-es fésűsfogazással Légrády Sándor tervei alapján készült négy értékből álló 6+6, 10+10, 20+20, és 32+32 összesen 68+68 fillér névértékben készült sorozat 1941. márc. 24. - jún. 30. között volt általános forgalomban.

A [70144-es motívumoldalon](#) felül látható a postai kiadású 1942. Repülőalap (III.) és 1943. Repülőalap (IV.) postabélyegpek bérmentesítés nélküli, alul pedig ezek bélyegzett változatai láthatók. Az 1942-es postai kiadású Repülő-alap (III.) bélyegsor létrehozása a Horthy Miklós repülőalap támogatása céljából történt. A mélynyomással, X-es vízjellel és 12½: 12-es fésűsfogazással Légrády Sándor tervei alapján készült bélyegsor négy értéke 8+8, 12+ 12, 20+20, 30+30 = 70+70 fillér névértékben készült és 1942. márc. 15. - dec. 31. között volt általános forgalomban. Az 1943-as postai kiadású Repülő-alap (IV.) bélyegsor létrehozása a Horthy Miklós repülőalap támogatása céljából történt. A mélynyomással, X-es vízjellel és 12½: 12-es fésűsfogazással Légrády Sándor tervei alapján készült négy értékből álló sor 8+8, 12+ 12, 20+20, 30+30=70+70 fillér értékben készült és 1943. júl. 15.-dec. 31. között volt általános forgalomban.

A [70145-ös motívumoldalon](#) felül a Kormányzó-helyettesi gyászbélyeg hét darabja látható, közöttük több lemezhibás a bélyegképen hét és kilenc csillaggal. Alul címzett levelezőlapon a bélyegen alkalmi betűző, amelynek felirata "Magyar Piaristák Kolozsvár" a dátum pedig "1942. XI. 22". Az 1942-es Kormányzó-helyettesi gyászbélyeg Horthy István (1904-1942) mellképével postai kiadásban mélynyomással, X-es vízjellel és 12½: 12-es fésűsfogazással Gebhardt Tibor tervei alapján 20 fillér értékben készült. Általános forgalomban 1942. október 15. - 1943. december 31. között volt.

A [70146-os motívumoldalon](#) felül a Repülőalap (I.) posta tiszta bélyegpárok között a Repülőalap (V.) postabélyeg pecsételt változata, alul pedig egy futott levelezőlap a Repülőalap (III.) teljes postabélyegsorral. Az 1943-as postai kiadású Repülő-alap (V.) önálló bélyeg kiadása a Horthy Miklós repülőalap támogatása céljából történt. Postai kiadásban mélynyomással Horthy István (1904-1942) mellképével, X-es vízjellel 12 ½: 12-es fésűsfogazással Gebhardt Tibor tervei alapján 30+20 fillér névértékben készült bélyeg általános forgalomban 1943. aug. 16. - 1943. dec. 31. között volt.^[235]

A háború végére a MALERT repülőgépparkja és berendezései használhatatlanná váltak, annak ellenére, hogy a repülőgéppark évente folyamatosan - utoljára 1939-ben - is bővült különböző pl. Ju-52, típusokkal.^[236]

80 MALÉV REPÜLÉSEK 1946-2013 NAPJAINKIG

A tizedik fejezetben a magyar polgári légiközlekedés háború utáni újra indulásának és fejlődésének története követhető nyomon. Ennek az időszaknak meghatározó légitársasága a hatvanhat éves tevékenység után megszűnt MALÉV Rt. A légitársaság tevékenységének intenzív szakaszát összegezi az emlékjáratának borítékjait és bélyegzőit magába foglaló és a fejezet kiemelkedő részét képező filatéliai anyag. A filatélia és a repülés közötti szoros kapcsolat megfigyelhető maradt a MALÉV megszűnéséig és ezzel szinte egyidejűleg a bélyeggyűjtés területén történő intenzív átalakulás megkezdődéséig. Az átalakulás nem ugrásszerű és jelenleg is zajlik, viszont lényegesen különbözik a húszas években kezdődött, és a harmincas években kicsúcsosodó repülő és bélyeggyűjtő események sokaságától, majd az ezt követő hetvenes és nyolcvanas évek tömeges jellegétől. Az összegyűjtött anyag alapján az utóbb jelzett időszaknál valamivel korábban, 1969-ben kezdődik a történet második szakasza. Ez a MALÉV tevékenysége szempontjából a Tu-134-es repüléseinek kezdő éve, amelyet követő közel másfél évtizedes tevékenység után a filatéliai anyag addigi mennyiségét illetően óriási szakadék következik be. A kiadott, illetve megjelölt filatéliai anyag mennyiségének jelentős mértékű csökkenése is mintha jelezte volna a Légitársaság végleges megszűnésével járó folyamat közeledését. A reményekkel teli átalakulás közepette és a nagy várakozások jegyében köszöntött be a huszonegyedik század, amelynek első évtizede után hamarosan csődbe jutott a magyar légitársaság, majd a csőd következtében hamarosan felszámolásra került. Minden különösebb hírverés után, a következő évben 2013-ban jelentkezett a Sólóym légitársaság, mely rövid tevékenység után ugyancsak csődöt jelentett.

A legújabb - 2014-es - remények szerint a Liszt Ferenc repülőtéren működő több légitársaság közül valamelyik esetleg átveszi a pilótaiskolát és a végzett kadétoK egy részét is foglalkoztatja a jövőben. Az alagút végén így látszó jövőt, vélhetően nem rontják a Sármellék és Debrecen városok repülőtereinek várható fejlesztésére vonatkozó hírek. Bízva az eredményes folytatásban a napjainkig eltelt események részleteit a következő motívumok szerint tekinthetjük át:

- 01 A Maszovlet megalakulása és tevékenységének első éve 1946/47
- 02 A Maszovlet tevékenysége 1950-től
- 03 A Malév tevékenysége az ötvenes évek második felében
- 04 Malév járatok és a sportrepülés a hatvanas évek első felében
- 05 Az Aerofila I. és Aerofila II. valamint a 40. bélyegnap 1967
- 06 Malév járatok a hetvenes évek első felében
- 07 Az Aerofila 74 kiállítás és a Malév járatok az évtized további részében
- 08 A nyolcvanas évek járatai, ifi kiállítások, és a sportrepülés
- 09 A magyar polgári légiközlekedés helyzete 1985-2013

A fejezet motívumait a [80000-es számú fejezetismertető](#) tartalmazza.

A postai küldeményeken található magyar bélyegek Mitchel katalógus szerinti sorszámának forrása nem változik.

01 A MASZOVLET MEGALAKULÁSA ÉS TEVÉKENYSÉGÉNEK ELSŐ ÉVE 1946/47

A MASZOVLET, Magyar-Szovjet Légiforgalmi Rt. 1946. márc. 29-én - a magyar és a szovjet kormányok közötti megállapodás alapján, a magyar polgári légi közlekedés újjászervezése érdekében létrehozott két részből álló vállalat volt. A részvények a két vállalat között 50-50%-ban oszlottak meg.

A MASZOVLET gyakorlati ténykedését a Budaörsi repülőtéren 1946. szept. 1-én kezdte, majd 1950. máj. 1-től Ferihegyen. A légitársaság működéséhez szükséges szakemberek egy részét, a repülőgépeket, a repülésirányító és a hírközlő berendezéseket teljes egészében a Szovjetunió bocsátotta a Részvénytársaság rendelkezésére. A vállalat elsődleges feladata a hazai utas és teherforgalom kiépítése, ezzel együtt a repülőterek teljes felújítása és korszerűsítése volt. Először a főváros és Szombathely között indult meg újra a belföldi légi forgalom 1946. okt. 15-én, ezután Debrecen, később nov. 4-én Szeged, majd dec. 16-án pedig Győr között. A következő évben indult a Pécs és Miskolc a fővárossal összekötő forgalom, később pedig néhány év múlva 1950-ben Nyíregyháza, és Békéscsaba, 1951-ben pedig Nagykanizsa, Kaposvár és Zalaegerszeg kapcsolódik be a forgalomba. A vállalat vezérigazgatósága a Vörösmarty téren, az utazási iroda a Dorottya utcában kapott helyet és a vidéki városokban is működtek irodái.

Nemzetközi téren először 1951. jún. 9-én írták alá a magyar-csehszlovák légügyi egyezményt és már tíz nap múlva Li-2-es repülőgép típussal meg is indult a MASZOVLET első járata a Budapest-Prága útvonalon. 1958-ban Varsót és Velencét is bekapcsolták az útvonalhálózatba. A Hatos pool Egyezmény eredménye lett a kölcsönös járatindítás a további fővárosok (Berlin, Bukarest, Szófia, Moszkva) között. A MASZOVLET új szakemberek képzésével, illetve a régiek visszatoborzásával megalapozta a polgári repülés felzárkózásának lehetőségét a nemzetközi élvonalhoz. Azzal, hogy a szovjet szakemberek mellé magyar helyetteseket neveztek ki, lehetőség nyílt a szükséges szakismeretek megszerzésére. A MASZOVLET megszűnésének időpontjára így biztosítva volt a szükséges hajózási személyzet és vezetőállomány. A MASZOVLET 1954. nov. 25-én szűnt meg, jogutódja a Malév megalapításával. A géppark 1954-ben 10 db Li-2 és 5 db. Po-2, utas szám 95564, ebből 4838 külföldi, utas kilométer 22185, áru 3043 tonna. Alkalmazott 466 fő ebből 231 fő forgalmi alkalmazott, munkás 277 fő, összesen 743 fő.^[237]

A *Liszonov Li-2*: szovjet gyártmányú alsószárnyú, dugattyús motoros, kis hatótávolságú utasszállító motoros repülőgép. A Szovjetunió 1938-ban kapta meg a DC-3 típusú utasszállító repülőgép licencét. B. P. Liszonov tervező vezetésével szakemberekből álló csoport az USA-ban tanulmányozta a gyártást. A megvásárolt 22 db DC-3 repülőgép alapján a Szovjetunióban is megkezdődött a sorozatgyártás PS-84 típusjellettel. A Li-2 típusjelzést 1942. szept. 17-én kapta. Törzse fém, héjszerkezet, személyzete 4 az utaslétszám 14-28 fő. A fémépítésű szárny három főtartós. Futóműve hárompontos, behúzható, fának kerek. A hajtómű két db AS-62 vagy AS21IR típusú kilenchengeres csillagmotor, egyenként 736 kW teljesítményű. A repülőgép légszűrője háromágú 3,4 m átmérőjű VIS-21 típusú. Több típusváltozatban építették, gyártási darabszáma kb. 2100, Lengyelországban és Kínában is gyártották. A típust a szocialista államok légiforgalmi vállalatai üzemeltették, az egykori NDK, Jugoszlávia és Kuba kivételével. A MASZOVLET / MALÉV részvénytársaság 25 db Li-2 T típust üzemeltetett 1946-1963 között.

Adatai: fesztáv 28,81 m, hosszúság 19,65 m, magasság 5,15 m, szárnyfelület 91,69 m², max. felszálló tömeg 11500 kg, hasznos terhelés 2440 kg, legnagyobb sebesség 280 km/ó, utazósebesség 230 km/ó, hatótávolság 2170 km.^[238]

A *Polikarpov U-2/Po-2*: szovjet gyártmányú, kétfedelű iskola és gyakorlógép. Terveit Ny. Ny. Polikarpov 1927-ben készítette. A prototípus 1928-ban, M. M. Gromov berepülőpilóta vezetésével repült először. Törzse fa rácsszerkezetű, keresztirányú merevítéssel, elől réteges fálemezzel, utána vászonborítású. Személyzete két fő. A szárnyak két főtartósak, faépítésűek, a belépő éltől az első főtartóig réteges fálemezzel, a szárnyak többi részén vászonborítással. A felső szárny "N" (alakú) tartókkal kapcsolódik a törzshöz, a szárnyak is "N" tartókkal és húzalmerevítéssel vannak összekötve. Futóműve hárompontos nem behúzható, fának csúsztós. A hajtóműve egy darab M-11-es típusú öthengeres

csillagmotor, 74-118 kW teljesítményű. A repülőgép több típusváltozatban készült kb. 30000 példányban. Katonai és polgári feladatokra egyaránt alkalmazták még a második világháború után is. Több országban gyártották is. Magyarország 37 példányt vásárolt összesen a szovjet és lengyel gyártásból. Utas szállításra (MASZOVLET), mezőgazdasági, kiképzési, vitorlázó vontatási feladatokra alkalmazták. (Jelen sorok írója részt vett az utolsó három darab szétszedésében Dunakeszin 1968-ban, amikor két vontatásban is volt része ezzel a típussal. Ezután "Old Timer" repüléseken lehetett csupán találkozni a típus néhány példányával.)

Adatai: fesztáv 11,40 m, hosszúság 8,14 m, magasság 3,10 m, szárnyfelület 33,15 m², felszálló tömeg 1050 kg, legnagyobb sebesség 150 km/ó, fegyverzete egy darab 7,62 mm-es géppuska.^[239]

A megalakulás évében 1946 végére a főváros és négy nagyváros között megnyílt hazai repülőjáratok után az 1947-es esztendőben a Szovjetunió megalakulásának harmincadik évfordulóját ünnepelte. Az ünnepel kapcsolatos magyarországi eseményekben részt vállalt az akkori Magyar-Szovjet Művelődési Társaság (MSZMT) keretei között tevékenykedő Észak-dunántúli Bélyeggyűjtő Egyesület (DUBE). Az Egyesület levélbélyeggyűjtő csoportja Győrben tartott kiállítást 1947. márc. 8-11 között. A kiállításhoz kapcsolódóan mindkét szervezet alkalmi levelezőlapot, a bélyeggyűjtők két felülnyomással ellátott négyes kisívet is kiadtak.

Vélhetően a hazai légi közlekedés újra indításához kapcsolódva a Magyar Posta is kibocsátotta a háború utáni első légiposta bélyegsorozatát, amelyet az első ízben alkalmazott első napi boríték kiadásával tett emlékezetessé. Az 1947-es kiadású Repülő (IV)-L sorozat mélynyomással, IX.-es vízjellel, 12½:12-es fésűsfogazással Kálna Béla és Nagy Béla tervei alapján, nyolc értékben, 11,90 Ft névértékben készült. A bélyegsor általános forgalomban 1947. márc. 5.-1952. ápr. 30. között volt.^[240] Mivel Budapest és Győr között folyamatos légi összeköttetés is volt, a bélyegkiállítás alkalmából alkalmi légiposta repülésre is sor került.

A fővárossal létesített légi összeköttetés harmadik nagyvárosában Szegeden Ipari Vásárt tartottak, amelyhez kapcsolódva a "30 éves a Szovjetunió 1917-1947" emlékkiállítás keretén belül alkalmi légipostára is sor került 1947. november 9-én. Az említett és több más hasonló eseményen működő repülőpostának is főszereplője volt az alig egy éve létező MASZOVLET.

A [80011-es motívumoldal](#)on felül az 1947-es kiadású magyar légiposta sorozat nyolc értékét láthatjuk posta tisztán. Alul a Magyar Szovjet Művelődési Társaság MSZMT és az Észak-dunántúli Bélyeggyűjtő Egyesület közös rendezésű kiállítása alkalmából kiadott és az Egyesület jelvényével nyomott képes levelezőlapot láthatjuk a szervezetek háromszög és kör alakú alkalmi és légiposta bélyegzőivel.

A [80012-es](#) és [80013-as motívumoldal](#)on a Bélyeggyűjtő Egyesület felülnyomott alkalmi lila és barna színű négyes blokkjait láthatjuk felül, míg alul a nevezett szervezetek levelezőlapjait a már ismert alkalmi bélyegzőkkel.

A "Dunántúli Bélyeggyűjtők Egyesülete 1936-1941" feliratú, Győrben az ősi kastélyt és székesegyházat, valamint az Egyesület pajzsát ábrázoló fogazott és vágott négyes blokk 35x45 mm-es méretű. Színárnyalatai fehér alapon kék, barna vörösbarna aláírás Piczek Zoltán. A felülnyomat a két hajtóműves (Li-2-es típusú) repülőgép körvonalai fölött "Észak-dunántúli MSZMT-DUBE Bélyegkiállítás 1947. márc. 8-11.", a repülőgép alatt pedig a "LÉGIPOSTÁJA" felirat olvasható.^[241] Az idézett katalógusoldal 102.56-os bekezdésének "a" pontjában leírtak szerint.

A [80014-es motívumoldal](#)on felül az 1947-es kiadású postabélyegsor tízfilléres értékének négyeseit láthatjuk egy önálló értékkel, illetve alul az Ipari Vásár és MSZMT Szeged Bélyegkiállítás futott alkalmi

levelezőlapját. Az Ipari Vásár alkalmi betűzője által érvénytelenített 1946-os postai kiadású Forint-fillér bélyegsor látható értékének Mitchel katalógus szerinti azonosítási sorszáma 947. Az 1947-es légiposta sorozat ismertetése során idézett katalógus szerint.

A [80015](#)-ös *motivumoldalon* felül és alul futott légipostai levelezőlapokat láthatunk a "30 éves a Szovjetunió 1917-1947" emlékkiállítás rendezvényei alkalmából, melyek közül az alsó az MSZMT kiadása. Az alul látható levelezőlapon a Budapest 72-es és a Győr 2-es posták által az emlékkiállításon használt alkalmi és érkezési betűzők időbeni összhangja mellett megfigyelhető - a felső levelezőlapon is látható - légiposta alkalmi bélyegzés és rajegy is. A levelezőlapokon látható 1947-es postai kiadású Szabadsághőseink bélyegsor értékeinek növekvő sorrendjében a Mitchel katalógus szerinti sorszámai 971 és 973.

A Győr-Budapest és a Győr-Szombathely MSZMT bélyegkiállítás és az 545-ös illetve az 546-os sorszámok alatt, az 56. oldalon, míg az Ipari Vásár Szeged-Budapest MSZMT bélyegkiállítás légi postája az 550-es sorszám alatt olvasható a Latham katalógusban. ugyanezen az oldalon található a "30 éves a Szovjetunió 1917-1947" emlékkiállítás légi postájára vonatkozó ismertetést is 559-es sorszám alatt. A Latham katalógus szerint a MASZOVLET repülések folytatódtak 1948-49-ben is, a gyűjtemény azonban hiányokat mutat ezen a téren, mely ugyancsak vonatkozik az 1947-es postai kiadású első napi borítékra is.

02 A MASZOVLET TEVÉKENYSÉGE 1950-TŐL

1950-ben indult a Budapest-Nyíregyháza és a Budapest-Békéscsaba hazai légi járat. Még ebben az évben került kiadásra a Repülő (V)-L réznyomással 12 ½ fésűsfogazással Nagy Zoltán tervei alapján 23,80 Ft névértékben készült és 1950. okt. 29.-1958. jún. 30. között általános forgalomban lévő kilenc értékből álló postabélyegsor.

A [80021](#)-es és [80022](#)-es *motivumoldalakon* felül láthatók az előbb ismertetett postabélyegsornak azok az értékei, amelyek az alul található ajánlott feladású, futott első napi borítékokon is megtalálhatók.

A [80023](#)-as és [80024](#)-es *motivumoldalakon* felül a postai kiadású Repülőnap-L bélyegsor négy-négy értéke látható, amelyet a Magyar Posta 1954-ben a MASZOVLET fennállásának utolsó évében adott ki. A postabélyegsor a Ferihegyi repülőtéren rendezett repülőnapra, 50-es ívekben a mélynyomással, XIII-as vízjellel, 11-es fésűs fogazással Gáll Ferenc tervei alapján, nyolc forint névértékben készült. A nyolc értékből álló sorozat általános forgalomban 1954. jún. 25.-1955.dec. 31. között volt. ^[242] Alul egy Pécsre és egy Szegedre feladott, futott levelezőlap látható a "80 éves a magyar bélyeg" címmel rendezett nemzetközi kiállítás alkalmából. Ez utóbbit a levelezőlapon látható légi járat fedélzeti bélyegző igazolja. A nemzetközi kiállításra a bélyegnap alkalmából réznyomással 12½:12-es fésűsfogazással, készült sorozat, tervezője Nagy Zoltán, névértéke 3,60 Ft, felára 3 Ft. A sorozat első értéke 1951. szept. 12.-1951. okt. 21. között, a második és a harmadik negyvenes ívekben nyomott értékek 1951. okt. 6.-21.-ig voltak általános forgalomban.

A kiállítás és a MASZOVLET fennállása, valamint a magyar demokratikus légiközlekedés ötödik évfordulója alkalmából 1951. október 13-án nem csupán az előbb nevezett kettő, hanem több alkalmi repülésre is sor került. A fejezet bevezetőjéből ismert, hogy ebben az évben indult a MASZOVLET két újabb légi járata, amelyek Nagykanizsa, Kaposvár, Zalaegerszeg városok és Budapest között

teremtettek közvetlen összeköttetést. A kiállítás alkalmából mindegyik Budapesttel közvetlen kapcsolatban álló városba indult légi járat. Erről tanúskodik a már többször idézett Latham katalógus hatvan és hatvanhetedik oldalán olvasható szöveg. A katalógus hatvanegyedik oldalán alul látható levelezőlaphoz hasonló a gyűjteményben is megtalálható, amelyeken a "80 éves a magyar bélyeg" feliratú alkalmi kiadású postabélyeg is látható. Ezen kívül a pécsi érkezési bélyegzőtől eltérően a szegedi hasonló bélyegző a levelezőlap hátoldalára került és csak ezért nem látható, míg a két másik alkalmi bélyegző viszont igen.

A [80025-ös](#) és [80026-os](#) motívumoldalakon látható filatéliai anyag a MASZOVLET fennállásának utolsó és a Malév tevékenységének első évének jegyében került kialakításra. A motívumoldalakon felül látható az 1954-es postai kiadású Repülőnap-L sorozat négy-négy értéke vágott formátumban. Alul pedig a 20 éves a magyar alumíniumkohászat alkalmából alumínium fólián 1955. X. 5.-én kiadott postabélyeg egy első napi címzés nélküli és egy címzett borítékon látható. A postai kiadású önálló bélyeg a 20 éves a magyar alumíniumipar alkalmából alumíniumfólián réznyomással 12½:12 fésűs fogazással Nagy Zoltán tervei alapján öt forint névértékben készült, és 1955. okt. 5.-okt. 9. között volt forgalomban.^[243]

A [80027-es](#) motívumoldalon két képeslap látható. Felül a MALÉV és a Képzőművészeti Alap Kiadó Vállalata kapcsolatának eredményeként létrejött "MALÉV repülőgépek festményeken" című alkotásokról készült képeslapsorozat egyike. A képeslap a üres címzési oldala felül, míg az előoldal színes fénymásolata alul látható.

A [80028-as](#) motívumoldalon alul a Liszonov Li-2-es repülőgépet az állóhelyen másodmagával bemutató az előző motívumoldalon láthatóhoz hasonló képeslap színes fénymásolata látható. A képeslap előoldalán a repülőgép háttérében a Ferihegyi repülőtér látható. A Li-2-es repülőgépet napjainkra a MALÉV 60 éves jubileumára feljavított egy üzemképes példány a HA - LIX lajstromjelű képviseli.

03 A MALÉV TEVÉKENYSÉGE AZ ÖTVENES ÉVEK MÁSODIK FELÉBEN

A Magyar Légi-közlekedési Vállalat (MALÉV) a MASZOVLET jogutódaként 1954. nov. 24-én a közlekedés és postaügyi miniszter által a magyar légi-közlekedési és polgári légiforgalmi feladatok ellátására létesített vállalat. Ezen a napon Moszkvában államközi egyezmény aláírásával a Szovjetunió átadta Magyarországnak a MASZOVLET 50%-os részesedési jogát. Az utas és teherszállítás mellett a polgári légi forgalomirányítás, a hírközlés és a repülőterek üzemeltetése is a MALÉV feladata lett. A megalakulás után a vonalhálózat lényegesen nem bővült, a forgalom zömét továbbra is a belföldi képezte. Az 1954-ben szállított utasból mindössze 4834 fő volt a Hatos pool Egyezmény fővárosaiba induló, vagy onnan érkező. Az 1956. májusban indított heti három bécsi járat volt az első kapcsolat a Nyugat-európai fővárosok felé, amely ezután a dinamikus tevékenykedő vezetőség munkájának köszönhetően rendkívüli módon fellendült. Li-2-es áruszállító különjáratok indultak főleg Skandináviába primőr termékekkel és hamarosan 41 különjáratot sertéseket szállítottak London környéki repülőterekről Magyarországra. Ezeknek a járatoknak a végrehajtása során a személyzet megszerezte a szükséges nemzetközi tapasztalatokat, megalapozva a forgalomba állított Il-14-es típus menetrendszerű felhasználását. A brüsszeli világkiállítás alatt napi 2-3 különjárat indult a belga fővárosba. 1960-ban a szállított utasok száma elérte a 149962 főt, ebből már 60888 főt szállított külföldi városokból, vagy városokba. Ugyanebben az évben állt forgalomba az első korszerű nagy befogadóképességű repülőgép az Il-18-as típus.

Iljusin Il-14: szovjet gyártmányú, rövid hatótávolságú, alsószárnyas, dugattyúmotoros utasszállító repülőgép, az Il-12 továbbfejlesztése. Megváltoztatták a függőleges vezérsíkot, megnövelték az oldalkormány felületét, módosították a szárny alakját és profilját. A prototípus 1950. szept. 20.-án repült először és az AEROFLOT-nál 1954. nov. 30.-án állították először forgalomba. Törzse fém, fél-héjszerkezet. A fűszárnyak, csűrők, a magassági és az oldalkormány vászonborításúak. Személyzete öt fő, az utaslétszám 18-36 fő. A szárny trapéz alakú, fémépítésű, három fő-tartós. A tüzelőanyag-tartályok a szárnyban vannak. A futómű hárompontos, behúzható, orrkerekes. A hajtómű két darab AS-82T típusú kétsoros csillagmotor, egyenként 1397 kW teljesítménnyel. A légszűrő 3,8 m átmérőjű, négyágú, állandó fordulátú, AV-50 típusú. A repülőgépet Szuper Avia 14 néven gyártották Csehszlovákiában, illetve a Szovjetunióban Polár néven sítálpakkal felszerelt változata is létezik. Gyártási darabszám a Szovjetunió két repülőgépgyárában 700 darab, az NDK-ban (1954 - 1958) között 80 darab, Csehszlovákiában (1957 - 1960) között 120 darab. Az AEROFLOT, az összes szocialista ország és számos fejlődő ország üzemeltette. Katonai feladatokra Csehszlovákia, Egyiptom, India, Indonézia, Irak, a Jemeni Köztársaság, Jugoszlávia, Kína, Lengyelország, Magyarország és a Szovjetunió légierője alkalmazta. A MALEV 10 darab Il-14-es kétféle változatát üzemeltette 1957 - 1968 között.

Adatai: fesztáv 31,70 m, hosszúság 21,31 m, magasság 7,80 m, szárnyfelület 100 m², maximális felszálló tömeg 17500 kg, hasznos terhelés 4800 - 5170 kg, legnagyobb sebesség 390 km/ó, utazósebesség 340 km/ó, hatótávolság 1500 - 1800 km.

Iljusin Il-18: szovjet gyártmányú, közép-hatótávolságú alsószárnyas légszűrős gázturbinás utasszállító repülőgép. A prototípus 1957. júl. 4-én repült először. Az AEROFLOT-nál 1959. ápr. 20-án állították forgalomba. A típust 1958-ban a brüsszeli világkiállításon aranyéremmel tüntették ki és 1958-1960 között számos sebességi és magassági rekordot repült. A törzs fém, fél-héjszerkezetű. Személyzete öt fő, az utaslétszám 65-122 fő. Az utasfülke háromrészes túlnyomósos légkondicionált. Az utas ülések egymás mellett 3+2 elrendezésben kerültek kialakításra, a szárny fémépítésű három fő-tartós. Futóműve hárompontos, behúzható orrkerekes. A hajtómű négy darab Ivcsenko légszűrős gázturbinára AI-20-as, vagy AI-20M-es változat, egyenként 2490/3125 kW teljesítménnyel. A repülőgép több változatban készült, melyekből összesen 700 darabot gyártottak. Az egykori szocialista országok légitársaságai és néhány afrikai és ázsiai ország üzemeltette.

Adatai: fesztáv 37,40 m, hosszúság 36,90 m, magasság 10,17 m, szárnyfelület 140 m², maximális felszálló tömeg 61200 kg, hasznos teher 13500 kg, legnagyobb sebesség 675 km/ó, utazósebesség 625 km/ó, hatótávolság 3200 km.^[244]

A [80031-es](#) és a [80032-es](#) motívumoldalakon alul az 1958-as postai kiadású a Brüsszeli Világkiállítás alkalmából kiadott sorozat négy-négy bélyegével ajánlottként feladott első napi borítékjait láthatjuk, a MALEV Budapest-Brüsszel járatának 1958. IV. 17-i megnyitása alkalmi bélyegzőjével. Az 1958-as kiadású Brüsszeli Világkiállítás sorozat mélynyomással készült, az 1,40 és az 5 Ft-os névértékű értékek ofszetnyomással és XIII-as vízjellel és 15-ös fűsűzfogazással kerültek forgalomba. Az egyes értékek Nagy Zoltán (20 fill és 5 Ft), Füle Mihály (40 fill és 2 Ft) Gáll Ferenc (60 fill és 1,40 Ft) és Vertel József (1, és 3 Ft) tervei alapján, 13,60 Ft névértékben készültek.

A [80031-es](#) motívumoldal felső részén különböző légitársasági bélyegek találhatók, az alsó sorban az 1957-ben megjelent 1950. évi kiadású Repülő (V.) postabélyegsor záró értéke látható, mely ofszetnyomással, 12½:12-es fűsűzfogazással Nagy Zoltán tervei alapján, húsz forint névértékben készült, és 1957. júl. 18.-1958 jún. 30. között volt általános forgalomban. A bélyegkép a Li-2-es repülőgépet mutatja be és nem csupán a posta tiszta, hanem a hármassal kiadott változat is itt

látható. Ez a repülőgép 1946 - 1964 között volt rendszeresítve a MASZOVLET, és később a MALÉV állományában.

A motívumoldalon felül a felső sor közepén az 1958-as kiadású Repülő (VI)-L postabélyegsor 20 Ft-os névértékű bélyegzett változata és a szintén 1958-as postai kiadású 40 éves a Magyar Repülőbélyeg-L posta tiszta és bélyegzett bélyegpárja, mely réznyomással, szintén XIII-as vízjellel és ugyancsak 12½12-es fésűsfogazással, Vertel József (3 Ft) és Gáll Ferenc (5 Ft) tervei alapján, 8 forint névértékben készült, 1958. nov. 3.-1960. júl. 31. között volt általános forgalomban.

A [80032-es](#) motívumoldal felső részén az 1958-as postai kiadású Repülő (VI)-L sorozat 20 Ft-os névértékének különleges bélyegzésekkel ellátott változatai láthatók. Az említett 1958-as kiadású sorozat mindegyik értékének bélyegképe az Il-14-es repülőgépet ábrázol különböző városok fölött, ami a 20 Ft-os értékű bélyeg esetében Szeged.

A [80033-as](#) és [80034-es](#) motívumoldalakon alul az 1958-as Repülő (VI)-L postai kiadású sorozat 20 Ft-os névértékű bélyegének fogazott és vágott változatával futott első napi boríték látható még a Hatos pool Egyezmény értelmében Budapest-Moszkva között létesített menetrendszerű légi járat 1959. IV. 17-én történt megnyitásának alkalmi magyar és orosz bélyegzőivel. A vágott változattal futott első napi boríték ajánlott légiposta küldemény. A motívumoldalokon felül az 1958-as postai kiadású Repülő (VI)-L teljes sorozatok fogazott és vágott értékei láthatók. A nevezett sorozat réznyomással, XIII-as vízjellel, 12:11¾-es fésűsfogazással, illetve az ötvenes ív keresztfogazással, Gáll Ferenc és Vertel József tervei szerint készült. Általános forgalomban 1958. dec. 31. illetve a húsz forintos 1959. ápr. 7.-1967. okt. 31. között volt. [\[245\]](#)

A [80035-ös](#) és [80036-os](#) motívumoldalakon ismét két festményről készült képeslap látható. A motívumoldalak felső részén a képeslapok címzés nélküli eredeti példányai, míg alul az Il-14-es és Il-18-as típusokat ábrázoló előoldal színes fénymásolatai láthatók. A két repülőgép közül az Il-14-ből 1957-1969 között összesen tíz, míg az Il - 18-as gázturbinás utasszállító repülőgépből 1960-1989 között nyolc darab volt forgalomban a MALÉV állományában. Ez a típus lépte át elsőként az Egyenlítő 1966-ban.

04 MALÉV JÁRATOK ÉS A SPORTREPÜLÉS 1962-1971

Az előzetesen megkezdett fokozatos leépítés után lassan megszűntek a belföldi légi járatok. Az 1970-ben szállított utasok teljes létszáma mintegy 358640 fő-külföldi városokba indult, vagy onnan érkezett. Ez a szállított utas szám hatszoros növekedést jelentett a tíz évvel korábbi külföldi utaslétszámhoz képest és az útvonalhálózat is mintegy 40900 km-re futott fel. Ezzel egyidejűleg jelentősen növekedett a Budapest Ferihegy érintésével üzemelő külföldi légitársaságok száma és szállítási teljesítménye, amelynek következményeként jelentősen megnőtt a repülőtér forgalma is. A vállalati dolgozók létszáma az 1954. évihez képest 743-ról 1960-ban 1104-re nőtt, majd később 1970-ben is 2585 főre emelkedett.

A Tu-134-es repülőgép említése már korábban megtörtént, azonban a Malév állományába csak 1969 végén került és a hetvenes évek első felében kezdte meg szolgálatát ezért technikai adatait itt célszerű tárgyalni. A Tupoljev Tu-134-es: két sugárhajtóműves közepes hatótávolságú utasszállító repülőgép. A hasonló nevű tervezőiroda a Tu-124-es típus továbbfejlesztéseként a hatvanas évek elején tervezte. Az első Tu-134 1967. szept.-ben jelent meg külföldön, a Moszkva-Stockholm útvonalon, mivel a

repülőgépet az AEROFLOT addig csak belföldi járatain üzemeltette. A repülőgép mindössze két változatban készült. Az első változat befogadóképessége 64-72 fő utas, míg az ezt követő "A" változaté 76-80 fő. A Malév alapvetően ez utóbbi változatot üzemeltette, amelynek jellemzői a kissé negatív "V" állású, alsószárnyas elrendezés és a kör keresztmetszetű törzs, valamint a "T" farokfelület. A futómű gondolák a szárny kilépő éle mögé nyúlnak. Kettős réselésű fékszárnyai vannak, a szárny felső felületén áramlásterelő gátak találhatók. A törzs orra alatti rész a Tu-134 első változatain üvegezett és alatta a radarburkolat látható. A vezetőfülke és az utastér légkondicionált és túlnyomásos. Személyzete három fő és két fő utaskísérő. A ki és beszállás a törzs bal oldalán lévő ajtón át történik. A két egyenként 66,7 kN tolóerővel rendelkező gázturbinás sugárhajtómű Szolovjov D-30 típusú és a törzsvég két oldalán foglal helyet. A tüzelőanyag-tartályok összterfoglata 16000 liter. A fedélzeti műszerek és berendezések leszálláskor automatikus megközelítést tesznek lehetővé 40-60 m magassáig. A gépben doppler elven működő navigációs rendszer, VOR, ILS berendezés és időjárás radar található.

Adatai: fész távolság 29,01 m, hossz 34,95-37,05 m, üres tömeg 27500-29000 kg, legnagyobb felszálló-tömeg 45000-47000 kg, utazósebesség 11000 m magasságon 870 km/ó, szolgálati csúcsmagasság 12000 m, a felszállás hossza 2180 m, hatótávolság 3500 km.

A műrepülő versenyzés szép hagyományait a második világháború után először az 1955-ben Coventryben (Anglia) megrendezett Lockheed Trophy elnevezésű verseny vette át. Az attól kezdve ismét évenként megrendezésre kerülő eseményeken a csehszlovák versenyzők egymás után öt arany, négy ezüst és négy bronzérmét szereztek. Ezért a Nemzetközi Repülő Szövetség (FAI) Csehszlovákiát kérte fel az első hivatalos Motoros Műrepülő világbajnokság megrendezésére, melyre 1960-ban Pozsonyban került sor. Ettől kezdve a hasonló versenyeket két évente bonyolították le.^[246] Az 1962-es Motoros Műrepülő VB helyszíne Budapest lett. A bélyegsor kiadásának éve, a műrepülő világbajnokságok sorában a második volt és jelen sorok írója (akkor még alsós iskolásként) részt vett a nézők között a versenyt követő repülőbemutatón. Vélhetően ez is közrejátszott abban, hogy elkötelezettjévé vált a semmi mással nem pótolható repülőélményeknek.

A [80041-es](#) és [80042-es](#) motívumoldalakon felül az 1962-es postai kiadású Ikarusztól az űrrakétaig-L bélyegsorok fogazott és vágott változatát láthatjuk, amely a Budapesten megrendezésre került Motoros Műrepülő Világbajnokság alkalmából jelent meg. A sorozat mélynyomással, 14 3/4-es fésűsfogazással, Kékesi László és Zsigmond János tervei alapján, 13,50 Ft névértékben készült és 1962. júl. 19-1963. jún. 30. között volt általános forgalomban.^[247]

A két motívumoldalon alul, a Latham katalógus 83. oldalán a 796. sorszám alatt ismertetett Malév 440-es számú Budapest-Berlin-Koppenhága-Oslo, és a 798-as sorszám alatt ismertetett 431-es számú Budapest-Bécs-Tunisz 1969. ápr. 1-én és 1969. ápr. 2.-án végrehajtott nyitójáratának alkalmi borítékjait láthatjuk. A repülések végrehajtására mindkét esetben Il-18-as repülőgéppel került sor, hiszen 1969 áprilisában a Malév még nem rendelkezett - a Repülési Lexikonból vett idézet szerint - Tu-134-es típussal. Így a Latham katalógus 796-os sorszámán tett feljegyzése ezzel a pontosítással igaz.

A [80043-as](#) motívumoldalon felül három reklámbélyeg látható az 1962. évi II. Motoros Műrepülő Világbajnokság helyszínének és időtartamának megjelölésével. Alul az esemény alkalmából megjelent postabélyegsor két bélyegével bérmentesített expressz nyomtatvány, mely éjszaka nem kézbesítendő bélyegzővel és különleges ragjegglyel van ellátva.

A hatvanas évek második felének történetére vonatkozóan viszonylag sok információ és aero-filatéliai anyag áll rendelkezésre a gyűjteményben, ezért az anyag két szakaszra lett felosztva. A válaszvonal az "Aerofila" elnevezésű 1967. évi nemzetközi postabélyeg-kiállítás, valamint a 40. bélyegnap. Először az 1966/1967 Repülő (VII)-L sorozat kerül bemutatásra az 1968-as ugyancsak postai kiadású kiegészítő

értékkel együtt, illetve a négy motívumoldalon található kapcsolódó postai küldemények. Nevezett bélyegsor az első magyar repülőbélyeg ötvenedik évfordulójára készült el és azzal minden részletében azonos postai kiadású alkalmi bélyegekből áll. A kiadás részletei: 12 ¼:11 ¼-es fésűsfogazással, mélynyomással, Vertel József tervei alapján, a kiegészítő értékkel együtt 54,60 Ft névértékben készültek és általános forgalomban 1966. okt. 17.-1967. márc. 8./1968. júl. 4. között voltak.^[248]

A [80044-es](#) és a [80045-ös](#) motívumoldalakon felül a sorozat első hét értéke látható posta tisztán, illetve pecsételten. A sorozat értékei megnevezik azokat a városokat, amelyekbe Malév járatok indulnak Budapestről. A járatok városai Helsinki, Athén, Bejrut, Frankfurt, Kairó, Koppenhága, és London. A 80044-es motívumoldal alul, rossz idő miatt egy héttel később 1970. április. 4-én Kecskemét - Baja között végrehajtott vitorlázó emlékreplés alkalmi borítékja. A 80045-ös motívumoldal a Budapest-Leningrád első járat szintén 1970. ápr. 4. dátummal került végrehajtásra. A Latham katalógus szerinti sorszámok a 815-ös, és a 814-es a 89. oldalon. Ez a repülés már végrehajtásra kerülhetett Tu-134-es típussal.

A [80046-os](#) és [80047-es](#) motívumoldalakon felül a sorozat újabb hat és a kiegészítő értéket is tartalmazó része, mely járatok városai Moszkva, Wien, Párizs, Prága, Róma, Damaszkusz, és végül az érkező város Budapest. A 80046-os motívumoldal alul boríték látható, amelyet a Malév 570-es ünnepi járata a Budapest-Zürich-Brüsszel útvonalon a FISA tíz éves fennállása alkalmából 1970. ápr. 22-én hajtott végre és a borítékon látható bélyegzők hitelesítenek. A 80047-es motívumoldal alul pedig a Malév 720-as járat 1970. ápr. 24-én az Aerofilatelia napján a Budapest - Koppenhága - Stockholm útvonalon végrehajtott alkalmi boríték látható.

A Latham katalógus szerint a járatok sorszámai 816-os és 817-es, a 89. oldalon olvasható részletekkel. A motívumhoz tartozó filatéliai anyag bemutatása során időben elérkeztünk a Malév Tu-134-es repülőgépek szolgálatba állításáig, amire 1969. dec. 22-én, vagyis "karácsonyi ajándékként" került sor. Az 1970-es évtől kezdődően már az egyes járatok ezzel a típussal is végrehajthatóvá váltak.

A [80048-as](#) motívumoldal a MALÉV repülőgépeket festményeken ábrázoló sorozat újabb képeslapján láthatjuk a típust felül az üres címzési oldalt, alul a képes előoldal fénymásolatát a repülőgéppel.

A [80049-es](#) motívumoldal a Tu-134-es repülőgépet két képeslapon tekinthetjük meg. Felül láthatunk egy a még épülő ferihegyi repülőtéri épületek előtt álló repülőgépet a beszálló utasokkal, míg alul a bolgár Balkan légitársaság vállalatnak a repülőgépéről ismeretlen repülőtéren készült képeslapot.

05 AEROFILA (I)-L és AEROFILA (II)-L, ILLETVE A 40. BÉLYEGNAP 1967

A magyar bélyegkiadás szempontjából a hatvanas évek második felének első három éve a nemzetközi légitársaság bélyegkiállítás jegyében zajlott. A kiállításához kapcsolódva jelentek meg 1966 év végén a Repülő (VII)-L és 1967 első felében az AEROFILA (I)-L bélyegsor. Az év második felében kiadott AEROFILA (II)-L a Budapesten tartott VII. FISA kongresszushoz és a kiállításához is kapcsolódva a 40. Bélyegnap alkalmából jelent meg. Ezek után 1968-ban adta ki a magyar posta a Repülő (VII)-L sorozat kiegészítő értékét, amelyet a nevezett postabélyegsorral együtt az előző motívum ismertet. A két postai bélyegsorozatot húszas ívekben nyomták egy bélyegíven öt sorozat négy-négy értéke található, melyek fogazott és vágott formátumban is kiadásra kerültek.

Az AEROFILA (I)-L réz és ofszetnyomással, 10¹/₂:10³/₄-es fésűsfogazással, Vertel József terve alapján, nyolc forint névértékben készült. 1967. máj. 6.-1967. szept. 3. között volt általános forgalomban. A négy bélyeget tartalmazó blokk a keretfogazást leszámítva teljesen azonos jellemzőkkel készült.

Az AEROFILA (II)-L teljesen azonos kiadási mutatókat tartalmazva jelent meg, általános forgalomban azonban 1967. szept. 3.-1968. jan. 31. között volt.^[249]

A [80051-es](#) és a [80052-es](#) motívumoldalakon felül az AEROFILA (I)-L blokkja, alul pedig a négy értéket tartalmazó bélyegcsík látható fogazott, illetve vágott formátumban. A következő [80053-as](#) motívumoldal az öt sorozatot tartalmazó teljes ív, a [80054-es](#) motívumoldal pedig az AEROFILA (I) - L emléklapja található.

A [80055-ös](#) és a [80056-os](#) motívumoldalakon felül az AEROFILA (II)-L blokkja, alul pedig a négy értéket tartalmazó bélyegcsík látható fogazott, illetve vágott formátumban. A következő [80057-es](#) motívumoldal az öt sorozatot tartalmazó teljes ív, a [80058-as](#) motívumoldal pedig az AEROFILA (II) - L emléklapja található.

06 MALÉV JÁRATOK A HETVENES ÉVEK ELSŐ FELÉBEN

1973-ban megalakult a Légiforgalmi és Repülőtéri Igazgatóság az LRI, mely január elsejétől kezdte meg tevékenységét. A MALÉV tevékenysége pedig szinte kizárólag a személyszállításra irányult, amit segített a Tu-154-es típusnak még ugyanebben az évben történt szolgálatba állítása. Ettől kezdve az Il-18-as típust főleg teherszállításra használták, amely így eljutott Afrika, a Közel és Közép-Kelet számos országába. Ez a típus volt az első, amely 1966-ban átrepülte az Egyenlítőt és egyik útja során egyiptomi, etiópiai, tanzániai, kuvaiti és ciprusi leszállással összesen 30000 km utat tett meg.

Tupoljev **Tu-154**: három sugárhajtóműves, közepes hatótávolságú utasszállító repülőgép. A Tupoljev tervezőiroda a Tu-104-es, az Il-18-as, és az An-10-es repülőgépek leváltására tervezte. A prototípus 1968. okt. 4-én repült először, a gyári útvonalpróbákat 1971-ben kezdték meg. A Tu-154-es 1972-től állt szolgálatban a szovjet belföldi és nemzetközi útvonalakon. Mintegy hat változatban, összesen 350 repülőgép épült. A Malév a Tu-154B-2 változatot üzemeltette 1973-tól, majd 1984 után a Tu-154 M-et is, amelynek egy tizedrésszel nagyobb tolóereje volt a B-2-nél.

Jelen sorok írójának egy charter járat utasaként Rodosz-szigetére volt szerencséje repülni a típussal a kilencvenes évek elején, akkor szovjet személyzettel Ferihegy repülőtérrel. A hazafelé vezető útvonalon a Kos szigetén való leszállást követően volt alkalom végig követni a nyaralásra érkező és az azt befejező utasok cseréjét. Ezt követően pedig az üzemanyag feltöltésének idejére az utasok kötelező ki és beszállásának biztonságos végrehajtását. A tüzelőanyag vételezést vélhetően a célszerűség indokolta és nem az útvonal hossza, vagy a nagy fogyasztás. Az előzetes útvonalterveknek megfelelően a repülőgépet üzemeltető - vállalat, vagy esetünkben a személyzet - választja ki és igényli meg az üzemanyagtöltés helyét és a vételezni kívánt üzemanyagot. A vételezés idején kötelezően végrehajtott utas mozgatás és a tranzit-váróban eltöltött idő, nem felesleges aggályoskodás, hanem az utasok biztonsága szempontjából szükséges tevékenység.

A **Tu-154B-2** jellemzői: a nyilazott alsószárnyas elrendezés, a szárny 80%-án réselelt orrsegéd szárny, háromszoros réselelésű fékszárnyak, áramlásleválasztó lapok. (Vélhetően ezeknek is köszönhető volt a csodálatosan "puha" leszállás Rodosz-szigetén. Sic!) A repülőgép kör keresztmetszetű törzse

légkondicionált, túlnyomásos vezetőfülkére és két vagy három egymás mögötti utastérre oszlik a farokfelület "T" elrendezését. A tizennégy futókerék a füves tömörített pályán való sima le és felszállást is lehetővé teszi. A típus jellemzőihez tartoznak még a szárny mögé kinyúló futómű gondolák. A három kétáramú sugárhajtómű a törzs végén helyezkedik el és egyenként 103 kN tolóerejű, a tüzelőanyag-tartalva összesen 48500 liter. A repülőgép kormányait három egymástól független hidraulikus rendszer működteti. Repülési rendszereihez robotpilóta, ICAO II kategóriájú időjárás minimum melletti leszállásra alkalmas megközelítő és automatikus leszálló berendezés, időjárás radar, navigációs számítógép és többszörös átfedést biztosító rádió-távközlő berendezés tartozik. Hajózó-személyzete három fő, utas befogadó képessége 128-169 fő.

Adatai: fesztávolság 37,55 m, hossz 47,92 m, üres tömeg 50400 kg, legnagyobb kereskedelmi terhelés 19000 kg, legnagyobb felszálló tömeg 98000 kg, legnagyobb utazósebesség 9500 m magasságon 975 km/ó, legnagyobb hatótávolság 4000 km, futópályaaigény 2200 m.^[250]

(A leszállás során a földet érés utáni minimális kifutás hossza 700 m. Rodoszon a pilóta ezt teljesítette. A kis méretek miatt ugyanis az elméletileg szokásos 2200 m hosszúság körüli futópálya biztos, hogy még napjainkban sem áll rendelkezésre. (Sic!))

A [80061-es motívumoldalon](#) felül a "Nemzetközi Légiposta Kiállítás 1971 Budapest" emlékére a Lufthansa légitársaság alkalmi levelezőlapjának képes oldala látható, alul pedig a fénymásolt hátoldala. Az alkalmi levelezőlapon jelzett kiállítás alkalmából a Lufthansa légitársaság a Dél-Amerikával 1930 óta fennálló légi összeköttetés létesítésére emlékezik a bélyegző betűzése szerint. Az összeköttetés ekkor Zeppelin léghajóval valósult meg, amelynek magyar vonatkozása nem csupán a kiállítás megrendezésének városa Budapest, hanem a gróf által vásárolt léghajó miatt is érdekes. A léghajó tervének készítője a magyar Schwarz Dávid, aki soha nem látta az általa tervezett léghajót repülni. Zeppelin gróf a tervező özvegyétől meglehetősen ellentmondásos úton jutott hozzá a későbbiekben neki tulajdonított léghajó licencéhez. A vételre éppen a dél-amerikai repülőút éve előtt nem sokkal került sor. Az 1971-es év pedig a Zeppelin léghajó budapesti látogatásának negyvenedik évfordulója, vélhetően éppen ennek az évfordulónak a jegyében szerveződött az AEROFILA 71 kiállítás is. Az emléklapon található argentin postabélyegek közül az alsó hatvannyolc peso értékűt sikerült azonosítani. Ebből viszont több is létezik különböző évjáratok sorozatainál és mind azonos színben. A legközelebbi dátumú évjáratot választva az 1970-es kiadású bélyeg Mitchel katalógus szerinti sorszáma: 1051.^[251] A felette látható bélyeg a díjegyves kiadás miatt nem található a katalógusban.

A [80062-es motívumoldalon](#) felül a Malév 580-as Budapest-Zürich-Madrid nyitójárata 1971. április. 2-án végrehajtott repülésének emléket állító alkalmi boríték látható. Alul pedig a Malév 830-as Budapest-Drezda nyitójáratának 1971. június. 1-én végrehajtott repülését felidéző alkalmi borítékot tekinthetjük meg.

A repülések Latham katalógus szerinti sorszáma 826 és 827. a 89. oldalon. Ezek a járatok is történhettek Tu-134-es típusal. A felső borítékon található 1963-as kiadású Közlekedés (I.) és az alsón látható 1968-as kiadású Balaton (II.) postabélyegsor értékeinek Mitchel katalógus szerinti sorszámai 1925, 2418 és 2419.^[252]

A [80063-as motívumoldalon](#) felül látható a Budapest 71 Nemzetközi Bélyegkiállítás és a magyar bélyeg 100 éves évfordulója alkalmából a Budapest - Csömör között végrehajtott "HB-BOT" Ballon postajárat alkalmi boríték. Vélhetően az előző motívumoldalon bemutatott levelezőlap is kapcsolódik ugyanehhez az 1971. szept. 5-én végrehajtott eseményhez. Alul pedig ugyancsak a nevezett kiállítás alkalmából kiadott Budapest-Eger helikopterposta repülés alkalmi boríték található. A repülések Latham katalógus szerinti sorszámai 830-as és 831-es a 91. oldalon. A felső borítékon látható 1965-ös

kiadású Mese (III.) és az 1968-as Balaton (II.), illetve az alul látható 1963-as Közlekedés (I.) postabélyegsorok értékeinek a Mitchel katalógus szerinti sorszámai a kiadás sorrendjében 2189 és 2418.^[253] A motívumhoz tartozó többi oldal borítékjain már csak az 1966/67-es Repülő (VII)-L postabélyegsor értékei találhatók, amelyek azonosítási ismertetője a 80044-es, 80045-ös, 80046-os, és 80047-es motívumoldalokhoz tartozó leírásoknál található.

A [80064-es motívumoldal](#)on felül alkalmi boríték látható, amit a MALÉV 550-es Budapest-Párizs járat megnyitásának 50. évfordulójára adtak ki és 1972. máj. 12-én hajtottak végre. Alul pedig a Lufthansa LH 771-es Budapest-Frankfurt-Hamburg járatának alkalmi borítékja, amely járat a repülést 1972. okt. 30-án a "Budapest 72 bélyegkiállítás tiszteletére" hajtotta végre. A repülések Latham katalógus szerinti sorszáma 840 és 846 a katalógus 94. oldalán.

A [80065-ös motívumoldal](#)on felül a MALÉV 720-as emlékjárat alkalmi boríték látható, amelyet a Budapest-Koppenhága között tizenöt évvel korábbi repülés tiszteletére adtak ki és 1973. jan. 19-én hajtottak végre. Alul pedig a MALÉV 640-es 1973. február 28-án végrehajtott Budapest-Amszterdam emlékjáratának a tizenöt évvel korábbi repülését felidéző alkalmi boríték található. A Latham katalógusban a 97. oldalon található sorszámok a 851-es és 852-es, melyekben további információk is olvashatók.

A [80066-os motívumoldal](#)on felül a Budapest-Zürich között létesült első légi posta járat 50. évfordulója alkalmából az 1973. ápr. 28-án végrehajtott repülés alkalmi borítékot láthatjuk. Alul pedig a MALÉV 202-es Budapest-Bukarest légi járat 1973. máj. 2-án végrehajtott emlékreplését felidéző alkalmi boríték található. A 858-as és 859-es Latham katalógus sorszámok ugyancsak a 97. oldalon található, a többi információval együtt.

A [80067-es motívumoldal](#)on felül a MALÉV 640-es Budapest-Prága emlékjáratának az 1973. jún. 20-án az első repülés huszonötödik évfordulója alkalmából végrehajtott borítékot láthatjuk. Alul pedig a Malév 530-as Budapest-München emlékjáratának az 1973. júl. 26-án végrehajtott és a tíz évvel korábbi repülését felidéző alkalmi boríték látható. A Latham katalógus 100. oldalán található 864-es és 865-ös sorszámok alatt további információk is olvashatók.

A [80068-as motívumoldal](#)on felül a tíz éves MALÉV 220-as Budapest-Athén járat emlékére 1973. szept. 10-én végrehajtott repülés alkalmi borítékja látható. Alul pedig a Budapest-Kairó járat tíz évvel korábbi repülésének emlékére kiadott alkalmi boríték látható, amelyet 1973. szept. 17-én hajtottak végre. A repülésekre vonatkozó információk a Latham katalógus 867-es és 868-as sorszámai alatt a 100. oldalon olvashatók a többivel együtt.

A [80069-es motívumoldal](#)on felül a MALÉV 120-as Budapest-Varsó járata 1973. okt. 6-án végrehajtott első repülésének 25. évfordulóját felidéző emlékjáratának alkalmi boríték látható. Alul pedig a MALÉV 580-as Budapest-Zürich járat 1974. jún. 1-én az "Interabana 1974" nemzetközi bélyegkiállítás ideje alatt végrehajtott emlékreplését felidéző alkalmi boríték található. A Latham katalógus 100. és 102. oldalain található a 869-es és a 874-es sorszámok alatt olvashatók további információk.

Az előző motívum a Tu-154-es repülőgépek ismertetésével fejeződött be. A típusnak magyar légi postabélyegen való bemutatása a postai kiadású Repülő (VIII)-L sorozat hatvan filléres értékének bélyegképén a későbbiekben kerül sor. Hasonlóképpen bemutatásra kerül a nevezett repülőgép egy képes levelezőlapon is még az előző motívum végén. A fentnevezett légi posta sorozat bélyegképein látható repülőgépek célszerűvé teszik a többi típus technikai ismertetését is. Ezek a következők: az Iljuszin tervezőiroda Il-62-es és IL-86-os, valamint a Tupoljev tervezőiroda hangsebesség feletti repülésre képes Tu-144-es típusa és a közös francia-angol gyártmányú Concorde.

Iljuszin Il-62: négy sugárhajtóműves, nagy hatótávolságú szovjet utasszállító repülőgép. Az Iljuszin tervezőiroda a Moszkva - New York távolságnak megfelelő útvonalakra tervezte. Prototípusa 1963-ban emelkedett először a levegőbe, majd a Moszkva - Montreal útvonalon állították üzembe elsőként. 1976 végéig 125 darab Il-62-es készült el, az AEROFLOT mellett a cseh CSA, a kelet-német Interflug, a lengyel LOT, a román Tarom, a kubai CUBANA, valamint a kínai CAAC légitársaságoknál léptek szolgálatba. A repülőgépet 25000-30000 óra repült idő, vagy 7000-8000 felszállás élettartamra tervezték. Nagyobb tolóerővel rendelkező hajtóművekkel felszerelt változata, az Il-62M 1971-ben repült először.

Az **Il-62M** jellemzői: az alsószárnyas elrendezés, kör keresztmetszetű törzs, "T" alakú farokfelületek. A négy, egyenként 1000 kN tolóerővel rendelkező Kuznyecov NK-8-4 kétáramú gázturbinás sugárhajtómű a törzsvég két oldalán, kettesével foglal helyet. A hajtóműveknek egymástól független tüzelőanyag rendszereik vannak. Az üzemanyagtartályok összterfogatata 100000 liter. Személyzete két fő pilóta, egy-egy fő navigátor rádiós és fedélzeti mérnök. A két utastérben 114-186 fő utas foglalhat helyet. A repülőgép vezérlő rendszere a felszállást követő 200 m-es magasságtól képes a navigációs berendezés számítógépébe előre beprogramozott útvonal automatikus követésére és lehetővé teszi az ICAO II. kategóriájú időjárás minimum feltételek melletti leszállást.

Az **Il-62M** adatai: fesztávolság 43,2 m, hossz 53,12 m, üres tömeg 66400 kg, hasznos tömeg 23000 kg, legnagyobb felszálló tömeg 162000 kg, utazósebesség 10000 m magasságon 820 km/ó, hatótávolság 6700 - 9200 km.^[254]

Iljuszin Il-86: négy sugárhajtóműves, nagy befogadóképességű, közepes/nagy hatótávolságú, szovjet utasszállító repülőgép. Az Iljuszin tervező-iroda légibusz forgalomra 40000 repült óra, illetve 20000 leszállás élettartamra tervezte. A gyártásban a szovjet repülőgépgyárakkal együttműködött a lengyel PZL is. A prototípus 1976. dec. 22-én repült először, és a menetrendszerű szolgálatot 1980. dec. 26-án kezdte meg a típus az AEROFLOT belföldi járatain. Az első külföldi járat a Moszkva-Berlin, és a Moszkva-Havanna útvonalon közlekedett. 1981-ben egy Il-86-os számos nemzetközi rekordot döntött meg, előírt 30000-80000 kg hasznos terheléssel. Közülük az egyik 2000 km-es zárt körön 65000 kg hasznos teherrel 975 km/ó sebességgel végrehajtott repülés. Az 1987-es esztendőig több mint ötvenöt darab Il-86-os készült el.

Jellemzői: alsószárnyas elrendezés, nagy befogadóképességű kerek alakú törzs, hagyományos farokfelületek, tizennégy kerek futómű. A szárnyon kettős réselésű orr segéd szárnyak és háromréses fűkszárnyak vannak. A törzs kétszintes, a felsőn helyezkedik el egymás mögött a három légkondicionált és túlnyomásos utastér, és a kilences sorokban elhelyezett, összesen 350 darab utas ülés. Az utasok három beépített lépcsőn juthatnak fel az első szint elöterébe, ahol saját kezűleg helyezhetik el poggyászaikat a tárolóban (amely megoldás egyedülálló a nagyobb utasszállító repülőgépeken) így a bonyolult csomagkezelési eljárás elmarad. Ezt a megoldást egyébként csak a belföldi járatokon alkalmazzák. Az alsó szinten tizenhat darab konténer is elhelyezhető a csomagok, illetve a teherszállítás céljából. A személyzet három-öt fő, az utasok száma 350 fő. A négy, egyenként 127,5 kN tolóerejű

Kuznyecov kétáramú gázturbinás sugárhajtómű a szárny alatt függő gondolákban foglal helyet. A repülésvezérlő és navigációs rendszerek automatikus emelkedést és süllyedést tesznek lehetővé, illetve biztosítják az ICAO II. kategóriájú időjárás minimum melletti megközelítést és leszállást.

Adatai: fesztávolság 48,06 m, hossz 59,54 m, törzsméret 6,08 m, legnagyobb hasznos terhelés 42000 kg, legnagyobb felszálló tömeg 206000 kg, utazósebesség 9-11 km magasságon 900 - 950 km/ó, legnagyobb hatótáv 4600 km, felszállási pályahossz 2600 m.^[255]

A **Concorde**: brit-francia együttműködésben készült négy sugárhajtóműves, szuperszonikus utasszállító repülőgép. A két ország kormánya és a gyártásban együttműködő két - angol részről a British Aerospace, míg francia részről az Aérospatiale - repülőgépgyár 1962-ben kötött szerződést, és az első prototípus 1970-ben emelkedett a levegőbe. Menetrendszerű üzembe állításáig (1975) 6560 repült óra-ebből több mint 2540 hangsebesség feletti - telt el kísérleti repülésekkel. 1978-ig összesen 18 darab készült el a repülőgépből. Ezek az Air France, a British Airways és a Singapore Airlines légitársaságoknál álltak szolgálatba és repüléseiket elsősorban a Párizs-New York, a London-New York, illetve a London-Bahrein-Szingapúr és a Párizs-Dakar-Rio de Janeiro útvonalakon hajtották végre.

A Concorde jellemzői: gótikus deltaszárny (kettős delta), ellipszis keresztmetszetű törzs, amelynek orr-része, vagyis a vezetőfülke a fel- és leszállás előtt lehajtható. A sárkányszerkezet két alumíniumötvözetből készült, de a fokozott hőhatásoknak kitett részekben különleges acélt is alkalmaztak. A légkondicionált és túlnyomásos vezetőfülkében, illetve az utastérben három fő személyzet és utaskísérők, valamint 128-144 utas számára van hely. A négy, egyenként 169,3 kN tolóerővel rendelkező Rolls-Royce / SNECMA Olympus 593 típusú gázturbinás sugárhajtómű kettésével, a szárny alatt helyezkedik el. Az összesen 119786 liter ürtartalmú tartályokban tárolt üzemanyag repülés közben a trimmelés feladatát is ellátja. A trimmelés a repülőgép orr nehéz és fark nehéz helyzetei közötti megfelelő egyensúly fenntartását segíti. (Sic!) A fedélzeti repülési és navigációs rendszerei között automatikus repülésvezérlő (INS), különféle elektronikus berendezések és számítógépek találhatók.

Adatai: fesztáv 25,56 m, hossz 62,1 m, üres tömeg 78700 kg, legnagyobb hasznos terhelés 12700 kg, legnagyobb felszálló tömeg 18065 kg, legnagyobb sebesség 2179 km/ó, szolgálati csúcsmagasság 18900 m, felszállási úthossz 3410 m, hatótávolság 6580 km, zajszint a felszálláskor 119,5 EPN db.^[256]

A Tupoljev **Tu-144**: a világ első szuperszonikus - a hangsebéségnél nagyobb sebességgel repülni képes - utasszállító repülőgépe. Szovjet konstrukció. Első repülését 1968. dec. 31-én végezte, a hangsebességet első alkalommal 1969. jún. 5-én érte el. A rendszeres forgalmat 1975-ben postával és áruval, majd 1977. dec.-től utasokkal kezdte meg a Szovjetunió belföldi járatain. A gép rendszeres forgalmát 1982-ben gazdaságossági okokból felfüggesztették.

Különleges kialakítású, "gótikus" alaprajzú szárnya nyílazott a belépő él közepén hetvenhat, a külső részekben ötvenhét fokos. A kisebb sebességű repüléshez a törzsorral két oldalán a nagy sebességű repülés közben a törzsbe hátra hajtható segédzsárnyak bocsáthatók ki. Az igen karcsú törzs orra le- és felszálláskor a jobb kilátás érdekében lehajtható. A repülőgép könnyűfém építésű, de egyes részei a nagysebességű repülés közben keletkező hőhatások elviselésére korrózióálló acélból és titánból készültek, és mintegy 10000 alkatrész műanyagból van. Négy darab, egyenként 127,5 kN tolóerővel rendelkező kétáramú sugárhajtóműve a szárny középső része alatt, kettésével helyezkedik el. A személyzet két fő pilótából, egy-egy fő mérnökből, navigátorból és utaskísérőkből áll. A három - öt sorban elhelyezett ülésen 140 utas foglalhat helyet. Az utastér és a vezetőfülke légkondicionált és túlnyomásos. A tartályokból való egyenletes tüzelőanyag-fogyasztást repülés közben a repülés

állásszögehez automatikusan igazodó szivattyúrendszer biztosítja. A Tu-144-es repülésének vezérlése a navigációs adatokhoz igazodva automatikusan történik.

A **Tu-144** adatai: fész távolság 28,8 m, legnagyobb hossz 65,7 m, magasság 12,85 m, üres tömeg 85000 kg, kereskedelmi terhelés 15000 kg, legnagyobb felszálló tömeg 180000 kg a legnagyobb utazósebesség 18000 m magasságon 2500 km/ó (2,35 M), szolgálati csúcsmagassága 18000 m, legnagyobb hatótávolság 6500 km, felszállási úthossz 3500 m.

A 47. Bélyegnap és a nemzetközi légiposta bélyegkiállítás alkalmából kiadott Aerofila (III.) postabélyeg blokk és sorozat ofszetnyomással, 12-es fésűsfogazással 8+8 Ft névértékben, Vertel József terve alapján készült. 1974. okt. 19.-1975. ápr. 3. között volt általános forgalomban. A blokk négy bélyeget tartalmaz, a sorozat két-két bélyegpárja ötször négy bélyeget tartalmazó húszas ívekben került kiadásra. Az ívsorok úgy is szétszedhetők, hogy egy fordított párt és két önálló bélyeget tartalmazzanak.

A [80071-es](#) és [80072-es](#) motívumoldalakon felül az AEROFILA 74 blokkok fogazott és vágott példányát, míg alul a fogazott párok és ívsorok egy-egy példányát láthatjuk.

A [80073-as](#) és a [80074-es](#) motívumoldalakon felül és alul egyaránt az AEROFILA 74 fogazott bélyegpárjainak egyes értékeivel futott címzés nélküli levelezőlapokat találunk.

A [80075-ös](#) motívumoldalon felül egy Hollandiából Magyarországra a nemzetközi légiposta bélyegkiállítás alkalmából feladott levelezőlap látható, középen az AEROFILA 74 kiállítás postai kiadású reklámbélyegével. Alul pedig az "AEROFILA 74" nemzetközi légiposta bélyegkiállítás alkalmából és tiszteletére 1974. okt. 20-án végzett helikopterjárat repülésének alkalmi borítékja található. A repülés a Nyíregyháza-Budapest útvonalon történt. A boríték azonosítására vonatkozó információk a Latham katalógus 102. oldalán a 877-es sorszám alatt található. A motívumoldalon felül látható borítékon található holland postabélyegek Mitchel katalógus szerinti sorszámai a bal felső sarokban található 1965. évi kiadású sötétbarna húsz centes értékű: 842 és az 1968-as kiadású hasonló értékű másiké: 903. [\[257\]](#)

A [80076-os](#) és [80077-es](#) motívumoldalakon felül az 1977-es postai kiadású ofszetnyomással 11¼:12-es fésűsfogazással Vertel József tervei alapján 45,20 Ft névértékben készült Repülő (VIII)-Légiposta-L sornak az alul található első napi borítékon lévő értékei láthatók. [\[258\]](#) A sorozat bélyegképei a nemzetközi légi közlekedésben résztvevő repülőgépeket ábrázolnak, amelyek fontosabb adatai a motívum bevezetőjeként már ismertetésre kerültek. A MALÉV által ugyan nem üzemeltetett, de a Liszt Ferenc repülőtéren több alkalommal is bemutatkozott, illetve látogatást tett az Il-62-es, az Il-86-os, a Tu-144-es és a Concorde repülőgép is ismertetésre került.

A [80078-as](#) motívumoldalon kilenc külföldi postabélyeg és közöttük, egy postai bélyegív mutatja be a Concorde és a Tu-144-es repülőgépeket. A hat bélyeget tartalmazó ív a Granadai St. Vincent köztársaságból származik és a Concorde utolsó, 2003. nov. 26-án végrehajtott repülését mutatja be. A 2006-os kiadású blokkon található bélyegek Mitchel katalógus szerinti sorszáma: 6292 és 6293. [\[259\]](#) A motívumoldalon található többi bélyeg azonosítására a katalógusokban sok esetben hiányzó bélyegképek miatt nem került sor.

A bal felső és a bal alsó bélyegképeken a Tu-144-es, a többi a Concorde repülőgépet ábrázolja. A koreai, mali, mauritaniai és a Niger-köztársaságbeli postabélyegek további azonosítását nem tartottuk célszerűnek.

A [80079-es](#) motívumoldalon a MALÉV repülőgépek festményeken képeslapsorozat egyike látható,

amelyik a TU-154-es típust mutatja be. A motívumoldal felső részén a képeslap címzési oldala, alul pedig a színes fénymásolt előoldala látható.

08 A NYOLCVANAS ÉVEK MALÉV JÁRATAI, IFIKIÁLLÍTÁSOK ÉS SPORTREPÜLÉS

A MALÉV által 1980-ban a szállított utasok száma elérte a 9216963 főt, a teljesített utaskilométer az 1970. évi 424,4 millióról 1076,446 millióra emelkedett. Ebben az évben 14402 tonnát tett ki a szállított áru mennyisége. Ez ugyan csökkenés volt az 1960. évi 16058 tonnához képest, de jelezte, hogy a vállalat elsődleges feladata a személyszállítás lett. A dolgozói létszám 3236 főre nőtt az LRI kiválásával a 900 fős csökkenés ellenére. A látványos teljesítménynövekedés 1980-tól lassult és új viszonylatok (repülési útvonalak megnyitása) helyett, a járatsűrítés, a kiszolgálás minőségének javítása került előtérbe. Néhány kedvezőtlen mutató ellenére ez az évtized is jelentős eredményeket hozott. 1984-ben állt üzembe az új futópálya Ferihegyen, a repülőtér új hangárokat és korszerű műszaki bázist kapott, 1985-ben pedig megnyílt a Ferihegy-2.

A MALÉV kezdettől tagja a Berlini Szerződéshez csatlakozott légi társaságok szervezetének és 1984-től a Nemzetközi Légi-közlekedési Társaságok Szervezetének (IATA). A vállalatnak 1988. dec. 31-én hat légi társasággal volt közös üzemeltetési szerződése (Air France, Iberia, Sabena, Alitalia, Pan Am, TWA). Ennek keretében részben a MALÉV üzemeltette a Budapesttel kapcsolatot tartó, római, milánói, madridi, barcelonai, brüsszeli és egyes párizsi járatokat. 1988 végétől a TNT nemzetközi szállítási cég tagjaként üzemeltette a BAe-146-200-as típusokat is, különböző expressz éjszakai áruszállító járatokon. A vállalat 1988 végén szolgálatba állított három Boeing 737-200-as típust a géppark korszerűsítésének első lépéseként.

A MALÉV menetrendszerű vonalhálózatának főbb jellemzői 1988-ban: napi járatok közlekednek Berlinbe (5-6), Moszkvába (1-2), Amszterdamba (1), Majna-Frankfurtba (1), Lipcsébe (1-2), Londonba (1), Münchenbe (1), Prágába (1), Varsóba (1), Zürichbe (1-2). A felsoroltak mellett, heti öt-hat járat indul Athénbe, Koppenhágába, Párizsba, Rómába, Szófiába. Hetente legalább egy járat közlekedik Budapest és Hamburg, Kuvait, Dubai, Bécs, Leningrád, Drezda, Milánó, Larnaka, Kairó, Thesszaloniki, Bejrút, Madrid, Bukarest, Helsinki, Isztambul, Barcelona, Burgasz, Tel-Aviv, Várna, Abu-Dabi, Belgrád, Stockholm, Tirana, Trieszt, Bagdad, Damaszkusz, Algír városok között.

A géppark alakulását illetően: Li-2: 1946-1964 között 25 db, Il-14 1957-1969 között 10 db, Il-18 1960-1989 között 8 db, Tu-134 1969. dec. 22-től 14 db (1 darab bérelt gép volt), a Tu-154 1973-1989 18 db, Jak-40 1975-től 1 db, BAe-146-200 1988-tól 1 db, Boeing 737-200 1988-tól 3 db, Piper Aerostar 601 1 db.

A vállalatnak 1989. jan. 1-én 4637 fő dolgozója volt, ebből pilóta: 206 fő, navigátor, fedélzeti mérnök 61 fő, utaskísérő 274 fő. ^[260]

A [80081-es motívumoldalon](#) felül az 1981. március. 20-án végrehajtott MALÉV ünnepi járatának alkalmi borítékja látható, amelyre a "LURABA 81" nemzetközi légiposta bélyegkiállítás idején került sor. Alul pedig az 1982. június. 11-én Budapest és Alicante között végrehajtott MALÉV Tu-134-es külön repülés alkalmi levelezőlapja található.

A motívumoldal borítékjain látható 1981-es Zeppelin híres repülései-L és az 1982-es kiadású

Labdarúgó VB. (IV) - Spanyolország postabélyegsorok értékeinek Mitchel katalógus szerinti sorszámai 3483 és 3543.

A [80082-es](#) motívumoldalon felül az 1981. IV. 3 - 12. között Kaposváron rendezett 19. Országos Ifjúsági Bélyegkiállítás alkalmi borítékja látható, melyet helikopterrel továbbítottak Kaposvárról Zánkára a kiállítás ideje alatt. Alul pedig az 1983. III. 31- én Baján rendezett 21. Országos Ifjúsági Bélyegkiállítás alkalmi borítékja látható, melyet sárkányrepülővel továbbítottak Kecskemétről Bajára a kiállítás napján.

A motívumoldal felső borítékján látható 1980-as Színes faszobrok postabélyegsor értékének Mitchel katalógus szerinti sorszáma 3241, illetve az alul látható borítékon a bélyegek azonosítási adatai a 40013-as és 40014-es motívumoldalokhoz leírtaknál találhatók.

A [80083-as](#) motívumoldalon felül az 1982. máj. 7-én végrehajtott MALÉV 830-as Budapest-Szófia járat repülésének alkalmi boríték látható. Alul pedig, az 1982. jún. 11-21 között a PHILEXFRANCE 82 nemzetközi bélyegkiállítás idején Budapest-Párizs között Malév/Air France 556-os közösen üzemeltetett járat alkalmi boríték.

A felső borítékon látható 1982-es postai kiadású Georgij Dimitrov (II.) szelvényes bélyeg Mitchel katalógus szerinti sorszáma 3556.

A [80084-es](#) motívumoldalon felül a George Washington születésének 250. évfordulója alkalmából végrehajtott Budapest-Brüsszel MALÉV SABENA MA-SN 600 emlékjárat és a Brüsszel New York SN 541 és a New York - Washington EA 115 járatok alkalmi boríték látható. A járatok repülésére 1982. júl. 2-4. között került sor. Alul az 1983. nov. 18-án végrehajtott Malév 559-es Budapest-Párizs járat alkalmi boríték látható. A járat repülése a Bezons és Szekszárd testvérvárosi bélyegkiállítás valamint a "Magyar Hét" rendezvényei alkalmából történt.

Az 1982-es postai kiadású George Washington-blokk Mitchel katalógus szerinti sorszáma 3567.

A [80085-ös](#) motívumoldalon felül a Budapest-Zágráb útvonalon végrehajtott első repülés emlékborték látható, amely a fedélzeti bélyegző tanúsága szerint a SAS Skandinavian Air Lines SK 747-es járatával került továbbításra. Alul pedig a Swissair ünnepi járat boríték, amely a Budapest-Zürich-Basel útvonalon került továbbításra a TEBBAL 83 alkalmából 1983. máj. 17-én. A motívumoldalon alul látható borítékon található az 1977-es postai kiadású 200 éves a ballonrepülés bélyegsor azonosítási adatai a 10012-es és 10013-as motívumoldalokhoz leírtaknál található.

A [80086-os](#) motívumoldalon felül az 1984-es kiadású, az augusztus 14-én Békéscsabán megrendezett XII. Motoros Műrepülő Világbajnokság alkalmából megjelent, ofszetnyomással, 12¼:11¼-es fésűs fogazással, Varga Pál terve alapján készült posta tiszta és pecsételt önálló bélyeg látható. A bélyeg általános forgalomban volt 1984. aug. 14. - 1965. dec. 31. között.^[261] A két bélyeg között az MHSZ által rendezett "Szamuely Tibor" emléktúra reklámbélyeg, mely az 1979-ben a 60 éves hasonló szovjet szervezet a DOSZAF mintájára szerveződött. Alul pedig a műrepülő világbajnokságra kiadott alkalmi képeslap látható bal alsó sarkában az említett postabélyeggel és az alkalmi bélyegzővel.

09 A MAGYAR POLGÁRI LÉGIKÖZLEKEDÉS HELYZETE 1985-2013

A [80091-es](#) motívumoldalon alul a MALÉV BOEING 767-200 ER és a SIRIUS 8A típusú

repülőgépeket ábrázoló bélyegpár látható a kiadás első napi alkalmi borítékon. Az alkalmi kiadás az 1993-as évben Budapest-New York között elsőként végrehajtott repülés és az első magyar óceánrepülés hetvenöt éves évfordulója tiszteletére történt. Felül az utóbbi évfordulót követő évben a Nemzetközi Repülőnap és Haditechnikai Bemutató emlékbélyegzőjével a MALÉV BOEING 767-200 ER repülőgépet ábrázoló bélyeg. Az itt látható alkalmi bélyegző a 61132-es motívumoldalon alul látható borítékon is megfigyelhető, a B-767-es repülőgép ismertetése pedig a 40041-es motívumoldalhoz leírtaknál olvasható.

A [80092-es motívumoldalon](#) balra felül az 1994-es kiadású 50 éves a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet - ICAO önálló postabélyeg látható, amely ötvenes ívekben nyomtatva ofszetnyomással, 13:13 ¼-es fésűsfogazással, Kertész Dániel terve alapján készült. Általános forgalomban 1994. jan. 13 - 1996. dec. 31. között volt. A bélyegképen egy Douglas - DC 3 repülőgép. Mellette pedig a Malév Légitársaság által kiadott egyik reklámbélyeg látható.

A motívumoldalon balra alul két 2000. éves hazai kiadású önálló postabélyeg látható. Egyikük az 50 éves a Feriegyi repülőtér, mely 100-as ívekben Sihl papírra minden íven tíz vonalkóddal nyomtattak. Itt alkalmazott először a Magyar Posta vonalkódot a bélyegkészletek postahivatali nyilvántartásának megkönnyítése céljából. Az önálló bélyeg ofszetnyomással 12: 11 ½-es fésűsfogazással Dudás László terve alapján készült. Általános forgalomban volt 2000. máj. 3-tól [\[262\]](#)

A másik önálló postabélyeg a 90 éves a magyar repülés, amely a 40-es fejezetben a 40043-as motívumoldalon található és itt is került ismertetésre. Az önálló bélyegektől jobbra a 2013-ban a Mabéosz Székház egyik kereskedőjénél vásárolt, de napjainkig ismeretlen kiadású emlékv az ígéretesnek hitt, majd megszűnt Solyom légitársaságról.

90 A KATONAI REPÜLÉS ÉS ŪRHAJÓZÁS TÖRTÉNETE 1957-2015

Elérkeztünk a repüléstörténeti áttekintés és gyűjteménykatalógus kilencvenes számmal jelzett tizenegyedik és egyúttal a hajtóművel végrehajtott dinamikus repülés utolsó nyolcadik fejezetéhez. Az 1938-ban kezdődő fejezet 2015-ig szolgál adalékokkal, illetve mutatja be a rendelkezésre álló aerofilatéliai anyag segítségével a hazai és nemzetközi repüléstörténet néhány az időszakhoz tartozó részletét. A jelenleg három motívumot tartalmazó viszonylag hosszú időt felölelő anyagot a későbbiek során természetesen új motívumokkal igyekszünk kiegészíteni, aktualizálni. A fejezet első szakaszában található katonai repüléssel foglalkozó rész mindössze tizenkét motívumoldalt tartalmaz. Ezek közül az első három a Magyar Légierő története kezdetén rendszeresített repülőgépeket és helikoptereket mutatja be, amelyek a kilencvenes évekig szolgáltak a légierő állományában. Ettől kezdődően számos külföldi katonai repülőkötelék látogatott Magyarországra és a technikai feltételek fokozatos átalakítását követően egyre több katonai repülőtérre is. Ez a kezdetek utáni időszak további hét motívumoldalt tartalmaz, amelyeket a légierő hatvanötödik és hetvenedik évfordulóit köszöntő két motívumoldal fejez be. A hetvenedik évfordulóig eltelt időszakból jelen sorok írója gyakorlati téren is kivette részét több mint harmincnégy év szolgálattal a 2008-as hetvenedik évfordulót azonban már "obsitos katonaként" élte meg. Ezt a sok ismert részletet tartalmazó időszakot három motívum tizenkét motívumoldalának segítségével ténylegesen csak áttekinteni lehetséges.

Ennek az ellenkezője igaz az elsősorban nemzetközi keretek között zajló, azonban magyar szempontból mégis sok fontos eseményt is magába foglaló űrrepülési anyagot bemutató részre. Az 1957-ben - kezdődő rész a katonai motívumok után található az anyagban. A jelzett dátum egyúttal a Magyar

Légierő, vagy pontosabb kifejezéssel a magyar katonai repülők alkalmazására vonatkozó elgondolások tanítások és doktrínák szempontjából talán a legellentmondásosabban alakuló történeti időszak kezdete. Mindezek a fejezet következő, tizenhét motívumát bemutató motívumoldalakon követhetők nyomon:

- 01 Repülőgépek és helikopterek a légierő fegyvernemeinél
- 02 Rendszerváltás után típusváltás előtt
- 03 A Magyar Légierő évfordulóinak dokumentumai
- 04 Az űrkutatás kezdetei, az ember Földkörüli repüléséig
- 05 A Vénusz-kutatás is megkezdődik
- 06 A világ első űrhajósai és az első csoportos űrrepülések
- 07 Nő az űrhajósok száma és létrejön az első női-férfi űrpáros
- 08 Az űrkutatás első eredményei
- 09 Az űrkutatás első veszteségei és a holdra szállás
- 10 A Szovjuz és az Apolló program
- 11 Az űrállomások és a közös űrrepülés programja
- 12 Kibővített holdkutató program
- 13 A bolygó kutatás története
- 14 Fantasztikum az űrkutatásban
- 15 A Space Shuttle és a Szovjet - Magyar közös űrrepülés
- 16 Johannes Kepler és a 25 éves űrkutatás
- 17 A Challenger és Columbia katasztrófa a Halley üstökös és Európa az űrben

A fejezet motívumait a [90000-es számú fejezetismertető](#) oldal tartalmazza.

01 REPÜLŐGÉPEK ÉS HELIKOPTEREK A LÉGIERŐ FEGYVERNEMEINÉL

A repülőgépek katonai célból történő alkalmazásáról az ötödik fejezet 50011-es motívumoldalán bemutatott Przemysl ostromához fűződő történet mesél először a jelen írásmű keretei között. Az ostrom a Magyar Királyi Honvéd Légierő 1918-1938-1945 közötti alkalmazásának időszakában zajlik. Az időszak során a magyar katonai repülők által használt repülőgépeket többek között a szerző tulajdonában is megtalálható, a Magyar Honvédség Légierő Parancsnokság megbízásából 2005-ben készült két tabló egyike ábrázolja. A másik tabló a Magyar Légierő állománya által 1945-2005 között üzemeltetett repülőgépeket és helikoptereket mutatja be. Az első tablón látható az időszak kezdetét jelző 1918-as évszám valójában az első világháború, vagy inkább a világháború első szakaszának lezárását jelenti. Ez azért is fontos, mert a hadtudomány egykori tanításai szerint a légierő haderőnem ekkor csupán, mint repülő-fegyvernem létezett. Ezt talán az előzőleg említett motívumoldalhoz fűzött történet is igazolja. Magyarországon légierőről, mint haderőnemről csupán 1938-at követően, vagyis további harminc év múlva beszélhetünk. Bár ez utóbbit az egykori elmélet Magyarországon és szinte az egész világon a háború második szakaszának során és azt követően ismerte el.

A honvédelem átfogó és viszonylag gyors fejlesztését 1938. március 5-én Győrben jelentette be Darányi Kálmán akkori miniszterelnök. A "győri program" tartalmazta többek között a kor színvonalának megfelelő, vagy azt megközelítő színvonalú repülő és légvédelmi csapatokból álló légierő létrehozásának a légtalomszolgálat kiépítésének tervét. Az egymilliárd pengő beruházási irányzatot magába foglaló győri programot az országgyűlés 1938 májusában törvénybe iktatta 600 millió pengő beruházást előirányozva a közvetlen katonai fejlesztésre, 400 milliót pedig a honvédelem közvetett céljaira.^[263]

Itt talán a haderőnem és a fegyvernem dilemmáját illetően érdemes egy kis kitérőt tenni a későbbi pontosabb érthetőség kedvéért. A katonai ütközetek az egykori felfogás szerint haderőnemek részvétele mellett zajlanak, melyekhez a szárazföldi a haditengerészeti és a légierő tartozik. Az ütközetek egyes mozzanataiban azonban a haderőnemek közös egymást segítő tevékenységét együttműködését igénylik. A két felszíni műveletet folytató haderőnem igényli a légierő alkalmazását mind a tűztámogatás, illetve az ellátás és utánpótlás biztosítása terén. Ehhez kapcsolódva a légierő a másik két haderőnem támogatása nélkül nem képes valamely felszínen kijelölt hadszínteret önállóan elfoglalni, vagy megvédeni. A helyzetet bonyolítja, hogy a szárazföldi és a tengerészeti haderőnemek is rendelkezhetnek repülő és légvédelmi erőkkel és eszközökkel. Erről tanúskodnak a "csapatrepülő" és a "haditengerészeti-repülő" kifejezések, amelyek segítségével az illetékes haderőnem repülő fegyvernemeit lehet értelmezni. A "légierő repülőerő, de nem minden repülőerő légierő" helyes értelmezést a "honi légvédelem" kifejezés használata még tovább nehezíti, mert a "földön-vízen-levegőben" folyó ütközetekben egy negyedik haderőnem részvételét feltételezi. A honi légvédelem haderőnemnek ugyanakkor van egy "lényeges" tulajdonsága, hogy a repülő fegyvernemek közül csak vadászrepülőkkel rendelkezik tűztámogatásra ellátás és utánpótlás biztosítására alkalmas repülőekkel nem. A szárazföldi és honi légvédelmi közös erőfeszítésekre és az egymást segítő tevékenységre az "összfegyvernemi" jelző lenne alkalmas ezt a kifejezést korábban a szárazföldi fegyvernemekből álló haderőnemre értették. A kifejezés használata különösen a "honi légvédelmi" szakemberek szemében szálka, mivel úgy érzik, hogy a közös tevékenység kihangsúlyozásával haderőnemük megszűnését követően beolvadt a szárazföldi haderőnembe. Még véletlenül sem látják azt, hogy minden haderőnemnek minden egyes fegyverneme egy közös parancsnokság alárendeltségébe került. Az együttes műveletekre az "összhaderőnemi" kifejezés használata terjedt el.

További eszmefuttatások helyett folytatásként a motívum címében megfogalmazott gondolat teljesítése érdekében először a helikopterek és repülőgépek jellemzőit és adatait, majd tervezőik életútjának fontosabb mozzanatait kívánjuk összefoglalni. A jelzett repüléstörténeti adalékok a motívumoldalakon látható anyaghoz igazodnak és lehetőség szerint kiegészülnek a repülőcsapatoknál való rendszeresítés részleteivel. Ezeket a motívumoldalak leírása és a bemutatott filatéiai anyag azonosítási útmutatója követi.

A Junkers **Ju-52/3mg** "Tante" típus, amely 1942-1945 között teljesített szolgálatot a légierőben, utána a MALERT, illetve a MASZOVLET állományába került. Ez a kiegészítő információ az előző fejezetekkel való kapcsolatot jelzi. A német gyártmányú, kis- és közepes hatótávolságú utasszállító repülőgép Hugo Junkers legsikerültebb repülőgép típusa. Eredetileg egymotoros utasszállítóként építették 1929-ben, majd ebből előbb kétmotoros változatot alakítottak ki. A hárommotoros prototípus 1932-ben repült először. A Lufthansánál állították forgalomba. Törzse lekerekített négyzetes keresztmetszetű, fémépítésű, hullámlemez borítással. Személyzete három fő, utaslétszáma tizenhét fő. A szárny trapéz alakú, szintén fémépítésű hullámlemez borítással és Junkers segédszárnyal készült. A hajtómű három darab BMW 132 típusú kilenchengeres csillagmotor, egyenként 485 kW teljesítményű. Típusváltozatai: hidroplán, bombázó, teherszállító. Gyártási darabszáma: 11000, mely típust mintegy harminc légitársaság - köztük a MALERT is - üzemeltette. *Adatai:* fesztáv 29,30 m, hosszúság 18,90 m, magasság 4,50 m, szárnyfelület 110,50 m², max. felszálló tömeg 10500 kg, legnagyobb sebesség 290 km/h, utazósebesség 255 km/h, hatótávolság 1300 km.

Junkers Hugo (1859-1933) német repülőgép-tervező. 1910-ben szabadalmat váltott ki egy teljesen fémről készült, szabadon-hordó, csupaszárny repülőgépre, amely lényegesen megelőzte kora elképzeléseit. Az I. világháború alatt Dessauban alakította meg a repülőgépgyárat (Junkers Flugzeugwerke Dessau) és teljesen fémépítésű repülőgépekre specializálta magát. Hírnevet szerzett még a Junkers féle segédszárny, amely a repülőgép szárnyának teljes hosszában, a hossz tengely körüli

elfordulásra csűrőkormányként, felhajtóerő növelésre ívelőlapként, illetve a leszállás elősegítésére fűkszárnyként használható szármyszelvény.^[264] Hugo Junkers által tervezett leghíresebb repülőgép a Ju-52-es típus, amelynek későbbi példányai a kilencvenes években még komoly repüléseket hajtott végre. A Magyar Királyi Honvéd Légierő által 1938-1945 között üzemeltetett repülőgépeket bemutató és az -előbbieken említett - első tabló szerint ez a típus 1942-1945 között volt rendszeresítve a magyar repülőcsapatoknál.

A magyar haderőfejlesztés részeként már az 1935-1936-os évi szervezési intézkedések a fejlesztés gyakorlati megvalósítására vonatkozó iratok szerint mintegy 76 millió márkás megrendelés történt különböző, köztük három darab Ju-52 forgalmi repülőgép típusra. A következő hivatalos igénylés dokumentálása az 1941. szept. 24-i irat szerint a Honvédelmi Minisztérium illetékes osztályvezetője jelenti Szombathelyi Ferenc altábornagynak a vezérkar új főnökének, hogy a szovjet-német arcvonalon harcoló csapatok sürgős anyagi szükségletének kielégítésére öt darab Ju-52-es szállítógépet kért a németektől. Ezt követően 1942. április 13-án mozgósították a MALERT pilótáinak egy részét és hat darab Ju-52-es repülőgépet. Júliustól rendszeres járatokkal a Budapest - Ungvár - Lemberg - Kijev - Kurszk repülési útvonalon vette kezdetét a szállítás. A megalakult szállító repülőszázad parancsnokává Szervánszky Gábor századost nevezték ki.^[265]

A Ju-52 repülőgép magyar vonatkozású alkalmazását illetően a kassai repülőtér bombázásáról szóló hivatalos jelentésben találkozhatunk ismét, amely a bombázást szovjet repülőgépek által végrehajtottnak állítja be. A szemtanúk beszámolói szerint mégis három motoros Ju-52-es, vagy Savoya bombázó repülőgépre hasonlító támadó repülőgépeket említ.^[266]

Mindkét repülőgép a németek oldalán hadat viselő országok repülőerői által alkalmazott típusokhoz tartozott. A Junkers-52-es szállító repülőgépek később 1943 folyamán részt vettek több orosz repülőtéren maradt állomány kimenekítésében. Bevetéseiket ebben az évben Budaörs repülőtéréről végezték. A következő évben 1944. dec. 12-én a sűrű köd miatt repülő bevetést nem lehetett végrehajtani, azonban a 102./2. szállító repülő század által üzemeltetett Ju-52 típusú repülőgépek egyike ennek ellenére elindult Várpalotáról Vaszarra. Az útvonalon Csesznek közelében hegynek ütközve lezuhant és felrobbant a fedélzetén tartózkodó kilenc fő szörnyethalt. Még ebben az évben a szovjet előretörés fenyegetettségével Budaörsről és Csákvárról a szállítórepülők Mosonszentpéterre települtek át. A 102/1 és 102/2. szállítórepülő századok hat-hat darab Ju-52 repülőgépéből mindössze három maradt Budaörsön. Az európai háború utolsó évében 1945. jan. 06-án az események kilátástalanságát, a főváros értelmetlen pusztulását látva Stifter János repülő százados és négy társa Szolnokra repült át és szállítmányát átadta a szovjet illetékeseknek.^[267]

Vélhetően "A magyar honvédelmi miniszter átirata a Szovjetunió kormányához" című okmányban ezeket igényelte vissza személyzetükkel együtt Kéri Kálmán vezérkari ezredes és Simonffy Tóth Ernő vezérkari őrnagy 1945. január 16-án. Az új demokratikus honvédség megszervezéséhez szükségesnek vélt eszközökkel együtt még a fegyverszüneti bizottság Moszkvából történő megérkezése előtt futár feladatok ellátása céljából.^[268]

A **Mi-1**-es szovjet gyártmányú könnyű-helikopter prototípusa 1948-ban repült először GM-1 típusjellel. A Szovjetunióban az első nagy sorozatban gyártott helikopter volt. Törzse fémépítésű. Az orr-rész cső-rácsszerkezet, a fark rész fél héj szerkezetű. Személyzete egy fő és két fő utas szállítására alkalmas. A forgószárny és a fark légsavár négyágú. Futóműve hárompontos, orrkerekes nem behúzható. Kilenchengeres csillagmotorja a reduktor alatt a fülke mögött helyezkedik el. A motor típusa Ivcsenko AI-26V, teljesítménye 423 kW. Fegyverzete nem volt. Típusváltozatai alkalmasak voltak futár, sebesültszállító, tűzvezető feladatok ellátására. Lengyelországban SM-1 típusjellel licenben

gyártották. Magyarországon 1960-tól 1980-ig volt a légierő állományában. *Adatai:* törzshossz 12,1 m, magasság 3,30 m, forgószárny átmérő 14,35 m, felszálló tömeg 2360 kg, legnagyobb sebesség 155 km/h.^[269]

A Honvédelmi Bizottság (HB) az 1957-es év folyamán megtárgyalta a Varsói Szerződés egységes légvédelmi rendszere főbb szervezési elveivel kapcsolatos kérdéseket. Az év végére a katonapolitikai tézisek alapján a magyar katonai doktrína részeként kialakult a haderőnemek és fegyvernemek arányának elve. Ennek alapján a hadseregfejlesztés programja lett a Magyar Néphadsereg két haderőnemének a - szárazföldi és honi légvédelmi csapatoknak - létrehozása. Az események előzményeként az 1949. július 15-én felállított Honvéd Repülőcsapatok Parancsnoksága repülő-fegyvernemi parancsnokság volt, azonban az 1949. december 1-i szervezéssel létrehozott Honvéd Légierők Parancsnoksága már a későbbi haderőnemi kialakítást célozta. Ez utóbbi szervezet megtartása és átalakítása helyett 1957. december 7-én megalakult a Honi Légvédelmi Parancsnokság és azon belül a parancsnok mellé repülő helyettes szerveztek. A parancsnokhelyettes alárendeltségébe a repülő kiképzési és a mérnök-műszaki osztályok tartoztak.^[270] Ez egyszerű helyzetnek látszik, azonban a haderőnemi szintű együttműködés megszervezése és végrehajtása szempontjából később felmerülő szervezési problémákat már akkor borítékolni lehetett. A Légvédelmi Parancsnokság létrehozására vonatkozó 1957-es döntés előtti és utáni szervezeti felépítés közötti különbség eltérő terminológiát is igényel. Talán ezért is fontos a lehet fegyvernemek és haderőnemek kapcsolatára vonatkozó kitérő.

A **Mi-1**-es könnyű helikopterek 1961. évi beszerzésével kezdődött meg a Magyar Néphadseregben (MN) a csapatrepülő technika beszerzése, amely 1967-ben lépett intenzív szakaszába. Ekkor többek között az An-24-es, szállító repülőgép a Mi-8T és Ka-26-os helikopter típusok rendszeresítése történt meg. Közben a M-1-es helikopterek állománya folyamatosan feltöltésre került és azok száma 1964 februárjára újabb tizenkét darabbal bővült. A **Li-2**-es típus az előző fejezet 80027-es sorszámú motívumoldalánál leírtak alkalmával, az **Il-14**-es típus a 80035-ös motívumoldalánál ismertetésre került. A Li-2-es repülőgépet elsőként az 1946. március 29-én megalakult Magyar Szovjet Légiforgalmi Társaság (MASZOVLET) üzemeltette a szintén 1946 nyarán rendszeresített Po-2-es típusokkal együtt. Még ez év októberében kezdte meg tevékenységét új szervezeti keretek között a Magyar Aero Szövetségből alakult Magyar Repülő Szövetség.

A Liszonov Li-2-es "Teve" becenévre hallgató típus 1949-1974 között szolgált a repülőcsapatok állományában. Elsőként Kecskemét repülőterére érkezett négy darab Li-2-es, amely a Mátyásföldön megalakult 1. önálló repülő raj állományába került. Ezt követően további motoros repülőgépekkel többek között 6 db Zlin 381-es Fecske típusal a létszámot tizenkettőre kiegészítve 1950-ben a század Budaörsre települt. A csapatrepülőknél megkezdődött a repülőtechnikának a tervezés alatt álló új harcrendnek megfelelő áttelepítése, így végül Budaörsön megváltozott számozással a 49. önálló szállító repülő század a már ismert Li-2-es repülőgép létszámmal települt 1951. 10. 01-1952.12. 01. között. Előzőleg ugyanitt kapott helyet a 16. önálló szállító repülő század is, amelyből a később légi fenyképész század lett, és amely nem üzemeltette ezt a típust. 1952-ben folytatódott a hatalmas haderőfejlesztés, amelynek köszönhetően a légierő novemberben már hatszáznegyvenegy darab repülőgépet üzemeltetett. Ekkor került a hadrendbe a MiG-17-es hangsebesség felett repülni képes technika. Véltetően ennek fontossága miatt csak kevés szó esik az 1955-re már hadrendbe kerülő többi Li-2-ről, amelyek száma a táblázat szerint - 1955. dec. 1-én - már tíz, és 1956 őszén pedig már huszonhat darab.

Itt egy nagyon érdekes adalékot érdemes kiemelni az 1956-os évről vonatkozóan, amely mind a Li-2-es és az Il-14-es repülőgépet érinti. A légierő akkori parancsnoka a honvédelmi miniszter számára egy előzőleg már általa szóban támogatott javaslatot terjesztett fel a következő 1956-1960 évek közötti

fejlesztési ciklusra vonatkozóan. Ebben a Li-2-es repülőgépek további hasznosítása a belföldi légi forgalomban és a katonai szállítás Il-14-es repülőgépekkel való későbbi ellátása javaslatok szerepeltek. Vélhetően ezzel a gondolattal összefüggésben szerepelt a további javaslatok között a szorosabb együttműködés kiépítése a polgári és a katonai légiforgalmi irányítási rendszerek között. Ezt a gyakorlatban egy közös irányító rendszer kiépítése és a Ferihegy repülőtéren telepített műszeres leszállító rendszer (ILS) tanulmányozását követően a katonai repülőtereken való telepítése tette volna lehetővé. [\[271\]](#)

A Honvéd Légierők Parancsnokságának átalakítása helyett létrejött a Honi Légvédelmi Parancsnokság, a több Il-14-es szállító repülőgép helyett csak néhány darab megvásárlására került sor, az irányítási rendszerek közös kiépítése pedig több mint ötven évet késett. A MALÉV állományába 1957 elején átadásra került Li-2-es repülőgépek mellett, a Magyar Honvédelmi Szövetség (MHSz) állományába két-két An-2-es és Po-2-es is átkerült. Az Egészségügyi Minisztérium állományába átkerült repülőgépekkel április végére felszámolásra kerültek a forradalom előtti hadrendi szervezetek. [\[272\]](#) Az **Il-14-es** típus szolgálatba állítását a szárazföldi csapatok légi mozgékonyságának nemcsak hadművelleti, hanem harcászati szinten való további növelése érdekében egy új fegyvernem, a csapatrepülőök létrehozása tette szükségessé. A típus az Országos Légvédelmi Parancsnokság OLP alárendeltségében a rendszeresített repülőeszközök között először az 1962. éves őszi szervezés állományában jelent meg. A csapatrepülőök intenzív fejlesztése 1966 őszén indult meg. A típus a korábban említett a második tablón feltüntetett adatok szerint a légierőnél 1956-1976 között került rendszeresítésre. Az Il-14-re való átképzésre - csak később vélhetően a beszerzés után - 1967-ben került sor a MALÉV-nál, mivel az előző fejezetben leírtak szerint is ez a típus a polgári légi közlekedés szervezeténél volt 1957-1969 között. Az Il-14-es átképzést az OLP csapatrepülő harckiképzési osztályának állománya Ferihegyen hajtotta végre. A Magyar Néphadsereg szervezeti felépítését illetően ezután ütközött csak ki igazán a légierő haderőnem hiánya, mivel a csapatrepülőök kiképzéséért felelős harckiképzési alosztály a honi légvédelmi parancsnokság alárendeltségében került létrehozásra. Ezzel a szárazföldi haderőnem alárendeltségébe tartozó fegyvernem tevékenységét a másik haderőnemi parancsnokság alárendeltségébe tartozó osztály tervezte és szervezte meg. Az alosztály létrehozásáig a szárazföldi haderőnem ugyanis nem rendelkezett repülőökkel! Ettől kezdve aztán igencsak tudni kellett a jobb kéznek mit csinál a bal!

Az **An-24-es** közepes szállító repülőgép katonai változata az **An-26-os** típus, amely szovjet gyártmányú, felsőszárnyas, rövid és közepes hatótávolságú szállító repülőgép. Először 1969-ben mutatták be. Az An-24-es különböző változatainak továbbfejlesztéseként jött létre. Törzse fém, fél héj szerkezetű, személyzete öt fő, a tehertérben negyven fő, vagy huszonnégy fő fekvő beteg és ápolószemélyzet szállítható. A törzs padlózatába 4500 kg teherbírású szállítószalag, mennyezetébe 1500 kg teherbírású futódaru van beépítve. A tehertér hátsó része lehajtható. A szárny ötrészes, két fő-tartós, fémépítésű. A futómű hárompontos, behúzható, orrkerekes. A hajtómű két darab AI-24 VT típusú légsavaros, gázturbinás, egyenként 2076 kW teljesítményű. A légsavár fém 3,9 m átmérőjű. *Adatái:* fesztáv 29,20 m, hosszúság 23,80 m, magasság 8,57 m, felszálló tömeg 24000 kg, legnagyobb sebessége, 540 km/h.

Antonov Oleg Konsztantyinovics (1906-1984) szovjet repülőgép-tervező, számos vitorlázó és motoros repülőgéptípus alkotója. Tanulmányait 1930-ban a leningrádi Kalinyin Politechnikai Intézetben fejezte be. 1931-1938 között fő-tervező egy vitorlázó repülőgép építő üzemben, majd 1943-1946-ban a Jakovlev tervezőirodában vadászrepülőgépek tervezésében működött közre. Az OKA szállító-vitorlázó repülőgépek mellett az A-10 vitorlázó repülőgép család, többek között az A-15-ös típus tervezője. (Ebből a típusból két darab volt 1968-ban az egykori ITRK repülőklub hangárjában a Dunakeszi repülőtéren. Sic!) 1946-tól önálló repülőgép-tervező. Ukrajnában települő tervezőirodájában láttak

napvilágot többek között az An-2, An-8, An-24, An-10 (Ukrajna névre hallgatott!), An-30, An-14, An-32, An-72 és az An-74 utas és teherszállító repülőgépek.^[273]

A 89. szállító repülő század parancsnoksága 1974. január 1-én Tökölről Szentkirályszabadjára települt át, amely szervezethez rendszeresítésre került 10 db An-26T típusú repülőgép. A század Tököl repülőtéren maradt részlege az 1967-1971 között állományába került két-két An-24V és Il-14-es típust tovább üzemeltette. A 22 db Mi-1-es helikoptert is állományában tudó 88. könnyűhelikopter osztály Börgönd repülőtérre települt át, amelyet 1974. ápr. 30-án fejezett be. A 89. szállító repülőszázad részére 1974 júliusában érkezett meg 6 darab An-26T típusú közepes szállító repülőgép.^[274]

A [90011-es motívumoldalon](#) felül középen szovjet postabélyegen látható a Mi-1-es helikopter, a két oldalán egy-egy mozambiki és bolgár postabélyegen a Junkers Ju-52-es repülőgép. Az első sor alatt látható öt bélyeg közül a középső magyar, illetve a kissé felette balra és jobbra elhelyezkedő bolgár, valamint üzbég postabélyegen egy-egy Li-2-es repülőgép látható. Alul a bal oldalon egy Il-14-es, jobbra pedig egy An-24-es repülőgép látható. A magyar postabélyeg a Li-2-es repülőgép ismertetésekor az előző fejezetre való hivatkozás során leírt motívumoldalokhoz tartozó szöveg útmutatásai alapján azonosítható. Az 1959-es postai kiadású, Mi-1-es helikoptert ábrázoló szovjet postabélyeg Mitchel katalógus szerinti sorszáma: 2280.^[275] A mozambiki postabélyeg Mitchel katalógus szerinti azonosítása nem történt meg.

A bolgár Li-2-es és Ju-52-es repülőgépeket ábrázoló postabélyegek Mitchel katalógus szerinti sorszámai: 4181 és 4182.^[276] Az 1995-ös kiadású üzbég postabélyegek Mitchel katalógus szerinti sorszámai: 77 és 83.^[277] Az An-24-es repülőgépet ábrázoló 2006-os kiadású orosz postabélyeg Mitchel katalógus szerinti sorszáma: 1298.^[278]

Jakovlev **Jak-11**: szovjet gyártmányú, egymotoros alsószárnyas, behúzható futóműves, fémépítésű-részben vászonborítással készült kétüléses, egymás mögötti ülésekkel épített gyakorló vadásziparrepülőgép. Törzse hegesztett acélső váz, a kabin végéig durál-lemez, ezt követően vászonborítású. A szárny két fő-tartós héjszerkezetű, a szárnytőben a futó részére nagyméretű kivágással. A kétállású állítható légsavart 420 kW teljesítményű AS-21 típusú motor hajtja meg. Adatai: fesztáv 9,40 m, hosszúság 8,50 m, magasság 3,28 m, szárnyfelület 15,40 m², felszálló tömeg 2500 kg, legnagyobb sebesség 460 km/h. A már említett második tabló szerint a Jak-11 "Ölyv" 1950-1959 között volt a légierő állományában. Az 1950 ősztől fokozatosan beérkező vadász-gyakorló Jak-11-es Ölyv típusok az elhasznált és később bemutatásra kerülő UT-2 Galamb, gyakorlógépek helyére kerültek, mely utóbbiakat 1956-ra vontak ki teljesen a harcrendből. Ekkor már harmincnegyzet Jak-11-es állt rendelkezésre és az erre vonatkozó beszerzési terv szerint további évi 9-10 darabot terveztek a harcrendbe állítani. A repülőgép nagy szerepet kapott a két-két repülő ezredből álló vadásziparrepülő hadosztály létrehozásában, amely az első sugárhajtóműves repülőgépekkel került felszerelésre.^[279]

Polikarpov **Po-2** típusú repülőgép a második tabló szerint 1953-tól került a légierő állományába. Ebben a fejezetben korábban 1961-ben a Magyar Honvédelmi Sportszövetségnek (MHS) történő átadása, illetve a Li-2-es repülőgépnél leírtak alkalmával az előző fejezet első motívumában esett szó.

Az **UT-2** Alekszandr Szergejevics Jakovlev által 1937-ben tervezett repülőgép. A tervező 1931-ben a moszkvai katonai műszaki főiskolán szerzett diplomát, majd egy repülőgépgyártó üzemnél helyezkedett el tervezőként. 1934-ben vezető, majd 1937-ben fő-konstruktóri beosztásban dolgozott a kísérleti repülőgép-tervező irodában. 1940-1948 között a Szovjetunió repülőipari minisztériumának népbiztosa, majd minisztere. A nevét viselő tervezőiroda vezetője 1948-tól. Iskola és sportrepülőgépeken kívül

utasszállító, vadász és bombázó repülőgépeket, illetve helikoptereket is tervezett.

A repülőgépeket bemutató második tabló szerint az UT-2 "Galamb" 1948-49 során volt a repülőcsapatok állományában. A repülőgépből elsőként 1948. szeptember 10-én harmincöt darab érkezett Mátyásfüldre. A "Galamb" elnevezést a szabadon hordó fászerkezetű alsószárnyas merev futóműves gyakorlógép a növendékek részéről a szelíd kezelhetősége miatt kapta. Érkezésének évben a századik évét ünneplő honvédelmi erők napja alkalmával rendezett díszfelvonuláson egy tizenkét darabos UT-2-es század képviselte a légierőt. A mátyásfüldi repülőtér a hatalmas létszámban beindult katonai pilótaképzés miatt már kicsinek bizonyult és 1948. nov. 15-én az 1. hajózártisztképző század Szolnokra települt. A MASZOVLET közben megkezdte az áttelepülést Ferihegy repülőtérre és a 2. hajózártisztképző század Budaörsre települhetett, amelynek közelében a Vasvári laktanyában volt a repülő szakkiképző központ. (A többszöri átszervezés során jelen sorok írója is szolgált öt évet a nevezett laktanyában.) Az 1949. május 1-én tartott díszszemlén még egy húsz darabos UT-2 század vett részt, majd a repülőgépet 1955-ben részben kicserélték részben a Mezőgazdasági Repülőgépes Szolgálat (MRSZ) kapott belőle néhány darabot. A repülőgépet fokozatosan lecserélték Jak-11-es és Jak-18-as típusokra.

A Kamov **Ka-26**: szovjet gyártmányú többfeladatú könnyű szállító helikopter. Polgári célokra kifejlesztett típus, szállító, utasszállító, mezőgazdasági változatai üzemelnek. Katonai feladatokra csak a Magyar Néphadseregben rendszeresítették. Törzse fém, szegecselt szerkezetű. Személyzete egy fő. A helikopter fülke mögé szerelhető a szállítótér. A szállítható személyek száma hét fő hat a szállítótérben és egy a pilóta mellett a vezetőfülkében. A mezőgazdasági változata vegyszeres tartállyal és szóró berendezéssel szerelhető. Külső teheremelő csörlővel is ellátható. Közös tengelyű két forgószárnya háromágú. Futóműve négyponos, nem behúzható. Hajtóművei a törzs két oldalán helyezkednek el, amelyek Vednyejev M-14 V-26 típusú dugattyús motorok, amelyek egyenként 239 kW teljesítményűek. *Adatai*: törzshossz 7,75 m, magasság 4,4 m, forgószárny átmérő 13 m, felszálló tömeg 3250 kg, legnagyobb sebesség 170 km/h.

Jak-18 típuscsalád: 1947-ben a Szovjetunióban készülnek el a Jak-18 alaptípus tervei és még ugyanabban az évben emelkedik a levegőbe a prototípus is. A repülőgép zártkabinos behúzható futóműves. A motor is a korábbi M-11D öthengeres léghűtéses csillagmotor, amelynek egyik továbbfejlesztett változatával a 117 kW teljesítményű M-11 FR típusúval is repült a család egyik változata. Az alaptípus sorozatgyártása 1948-ban kezdődött meg. Az ötvenes években bemutatták hazánkban és Lengyelországban is. A repülőgép ekkorra a szovjet sportrepülés kiképző-repülőgépe lett, miközben elkészült a típus "U" és "A" változata is, mely utóbbi orrkerekes futóművével és nagyobb teljesítményű motorjával tér el a korábbi típusoktól. Az együléses műrepülő változata a Jak-18P, amely bemutatkozott 1962-ben Budaörsön a II. Műrepülő világbajnokságon. A második tabló adatai szerint 1951-1962 között volt rendszeresítve a magyar légierőnél. Bemutatkozásának évében vélhetően a Magyar Honvédelmi Sportszövetség (MHS) állományába került. Itt a repülőgép függőleges manőverező képessége emelkedik ki, amit elsősorban a 191 kW teljesítményű AI-14 R típusú W 530-as típusú légcsavarral képes megvalósítani.^[280]

A [90012-es motívumoldal](#)on a felül az első sor bal oldalán egy Jak-11-es repülőgépet ábrázoló vietnámi, mellette egy-egy Po-2-es repülőgépet bemutató szovjet és bolgár postabélyeg. A motívumoldal közepén látható orosz postabélyegblokk Alekszej Szergejevics Jakovlev tervezőt és az általa tervezett fontosabb repülőgépeket ábrázolja. A blokk alatti sorban három szovjet postabélyeg az UT-2-es, Jak-18-as repülőgépeket, illetve a középső a Kamov Ka-26-os helikoptert ábrázolja. A vietnámi postabélyeg Mitchel katalógus szerinti azonosítása nem történt meg. A bolgár postabélyeg Mitchel katalógus szerinti sorszáma 4180.^[281] A szovjet postabélyegeket Mitchel katalógus szerinti

sorszám: a Po-2-es repülőgépet ábrázoló bélyegé: 4751, az UT-2-é 5560-as és a Jakovlev Jak-18-é 5561-es és a Ka-26-os helikopteré 4958-as.^[282] Az orosz postabélyegblokk Mitchel katalógus szerinti sorszám 87, a Jakovlev arcképét ábrázoló bélyegen kívül az öt másiké 1325-1329.^[283]

Mikojan-Gurjevics **MiG-15**: szovjet gyártmányú, középszárnyú vadászipülőgép, amelynek tervei az A. I. Mikojan és M. J. Gurjevics által vezetett tervezőcsoport készítette 1946-ban. Ezzel egy repülőgép-család a tervét alapozták meg a jövőre nézve. A típus lett az első nagy számban gyártott vadászipülőgép - amely sok országban így Magyarországon is a sugárhajtású repülést alapozta meg. A repülőgép I-310-es típusú sugárhajtóművel felszerelt prototípusa 1947. dec. 30-án repült először. Törzse kör keresztmetszetű fém héjépítésű. A hajtómű levegőbeömlő nyílása a törzs orr-résztében található, személyzete egy fő. A pilótafülke túlnyomósos, néhány változat esetében páncélozott. Szárnya fémépítésű nyilazása harmincöt fokos szögben történt. Futóműve behúzható hárompontos orrkerekes. A hajtómű egy darab RD-45F típusú, 22,2 kN vagy Klimov VK-1A típusú 26,5 kN tolóerővel rendelkező sugárhajtóműves gázturbina. Fegyverzete egy darab 37 mm-es és két darab 23 mm-es géppágyú, valamint egy darab 12,7 mm-es géppuska, illetve bombák. A Magyar Néphadsereg repülő csapatainál a MiG-15 bis, és a kétüléses UTI, gyakorló-harci változatokat rendszeresítették 1951-1975 között.

Elnézést a személyes kitérőért, de a Taszáron végrehajtott utolsó elfogások egyikét, még jelen sorok írójának volt szerencséje irányítani. A vagány örökké jó kedélyű pilóta a vadászipülő ezred egykori törzsfőnöke Schleier Károly alezredes volt. A páncélüvegű kabintető esetében kettő - kettő kilométer távolságban a célrepülőgép mögötti és melletti, illetve ötszáz méterrel alatti helyzetbe kellett a rávezetést végezni a sikeres végrehajtás, vagyis a célrepülőgép felderítése és azonosítási feltételeinek kialakítása érdekében. Az elfogás tipikus légtérrendészeti feladat, amelynek célja egy "légtérsértő" repülőgép, látás útján történő azonosítása, vagyis elsősorban a lajstromjelének megállapítása. Ez a légtérelenőrzés végrehajtásának alapvető tartalma, amely mellett az azonosítás után a segítségnyújtás követ a vonatkozó előírásoknak megfelelően. Ennek általános feltétele az elfogó szerepkör betöltése két vadászipülőgéppel az azonosítási eljárások biztosítása végrehajtása érdekében. A légtérelenőrzést ilyen módszerrel természetesen csak akkor kellett végrehajtani, ha más módon nem volt lehetséges. Mivel a légi harc megkezdésének is hasonlóak a feltételei ezért természetesen sokat kellett a légtérelenőrzést gyakorolni. A MiG-15-ös adatai: fészttáv 10,08 m, hosszúság 10,86 m, magasság 3,70 m, szárnyfelület 20,60 m², felszálló tömeg 5044 kg, legnagyobb sebesség 1076 km/h.

A 66. vadászipülő hadosztály parancsnoksága és a 62. vadászipülő ezred Kunmadarasra 1951. május 12-én települt át, ahol június 1-én kezdődött meg a MiG-15-ös átképző tanfolyam. A gyakorlati repülések augusztusban kezdődtek, miután a tíz darab együléses harci, és a négy darab kétüléses gyakorló UTI repülőgép megérkezett. Ezután még ebben a hónapban ötvenkét (52) darab MiG-15-ös és tizennyolc darab Jak-18-as Fűrj repülőgép érkezett. A teljesen fémépítésű RD-45F sugárhajtóművel felszerelt nyilazott szárnyú együléses vadászipülőgép maximális sebessége 1040 km/h, csúcsmagassága eléri a 15000 métert, harci hatósugara két darab kettőszázötven literes póttartállyal 400 km. Mereven beépített fegyverzete feltűnően erős volt egy harminchét és két darab huszonhárom milliméteres géppágyúja volt. Ez a változat 1951-1957 májusa között volt rendszeresítve Sas elnevezéssel, amelynek másik változata a MiG-15 bis 1952-1975 között.

A taszári és a kecskeméti repülőterekre települt szovjet vadászipülő hadosztály 1952. okt. 10-én hatvan két darab MiG-15 bis és négy darab Jak-11 Ölyv repülőgépet hozott a 25. vadászipülő hadosztály részére. Így 1952 végére már két hadosztály rendelkezett sugárhajtású repülőgépekkel és a fészttett ütemben fejlesztett légierő az 1954-1955-re a már korábban jelzett több mint hatszáz repülőgépes állományból százkilencvenhárom darab sugárhajtású, és negyven darab motoros Jak-11 és

Jak-18-as típusal rendelkezett.^[284]

1957 nyarán a Magyar Néphadsereg repülőgép-vezetői érdekes feladatot hajtottak végre. Az esztergomi repülőgépgyár, amely vitorlázó repülőgépekkel foglalkozott 1954-ben bizonyos fődaraboknak a Szovjetuniótól való átvételét követően megkezdte a Jak-18-as iskolagép gyártását. Ezt a gyárat a harmadik fejezetben megismert idősebb Rubik Ernő vezette Aero Ever kft. néven 1956-ban már lengyel megrendelésre is készített 18 db hasonló repülőgépet a hazai igények kielégítése mellett. Ezek Krakkóba szállítását, mint a leggazdaságosabb megoldást légi úton tervezték. A már többször idézett lexikon főszerkesztője, Szabó József és az idézett cikk írója Iván Dezső voltak a parancsnokai az átrepülést végrehajtó két köteléknek.

A későbbiekben a Repülés Kiképző Központ (RKK) a repülő harckiképzés mellett biztosította a hajózó állomány utánpótlását. Az Országos Légvédelmi Parancsnokság (OLP) alárendeltségében Szászi Béla százados parancsnoksága alatt, mint közvetlen század 15 db Jak-18-as repülőgéppel felszerelve Budaörsön folytatta a hajózó növendékek kiképzését. A Rákóczi Ferenc nevét viselő kiképzőközpont által felkészített első csoport 1958-ban egy újabb növendéki csoporttal egészült ki. Mindkét csoport befejezte az egyedül repülés iskolakörön és a légtérrepülés feladatokból álló kiképzési programot, majd a Szovjetunió egyik repülőtisztai iskolájáról 1961-ben MiG-17-re kiképzett repülőgép-vezetőként tért haza. Őket az 1961. október 6-án létrehozott Honvéd Kilián György Repülő Műszaki Tiszti Iskolán avatták tisztté. Az 1960-ban az RKK alárendeltségébe került budaörsi század eredményeinek köszönhetően a Szovjetunióban való pilótaképzés 1958-tól rendszeressé vált. Ugyanebben az évben az RKK állományába a repülőgépek között 18-18 db Jak-11-es "Ölyv" és Jak-18-as "Fűrj" tartozott. Az RKK a létrehozást követően beolvasztásra került a tisztiiskola állományába, ahol immár 20 db Jak-18-as repülőgép állt a kiképzés rendelkezésére, míg a szintén újonnan alakult három vadászrepülő ezred állományában is volt két-két darab a típusból. A csapatrepülő fegyvernemet képviselő 86. vegyes repülő osztály által üzemeltetett repülőgépek között volt még négy darab Li-2-es, és huszonnégy darab Mi-1M helikopter is. Az említett alakulat alárendeltségébe tartoztak a 88. könnyű helikopter század és 89. szállítórepülő századok. Ezek szervezete és elnevezése a repülő és helikopter állomány összetételének módosulásával, illetve főként azok 1978-2004 közötti bővülése - a **Mi-24V** harci helikopterek harcrendbe állítása - után megváltozott.

A jelentős minőségi növekedést jelentő tizenkét MiG-17PF repülőgépből az 1959-ben hat darabot Kecskeméten, hat darabot pedig Taszáron terveztek szolgálatba állítani, amelyek átrepülése 1960. márciusban történt meg. Ezt követően a berepülésük után május közepétől kezdődött a kiképzési repülés. Ennek egyik érdekessége volt, hogy a hajózásiállomány gyakoroltatására a harci alkalmazás fokozása céljából a légi célra történő éleslövészet gyakorlása érdekében az egykori Csehszlovákiából 30 darab L-03 célvitorlázó repülőgép vásárlásáról döntött a parancsnokság. A "sárga légiónak" nevezett különítmény azonban nem váltotta be a hozzá fűzött reményeket.^[285]

A **MiG-19**: középszárnyas vadászrepülőgép szintén szovjet gyártmányú és az előző tervezőiroda szülte. A prototípus 1953 szeptemberében repült először, mint a második szovjet szuperszonikus, vagyis hangsebesség elérésére képes repülőgép. Törzse kör keresztmetszetű, fém héjépítésű, hátsó végén kétoldalt törzs féklapokkal, személyzete egy fő. A pilótafülke túlnyomósos, az ülés katapultálható. Szárny fémépítésű nyílazása ötvenöt fokos. Futóműve hárompontos, behúzható, orrkerekes. Hajtóműve két darab Mikulin AM-5 típusú, egyenként 25,5 kN teljesítményű gázturbinás sugárhajtómű. Fegyverzete két vagy három darab 30 mm-es gépágyú, vagy négy darab irányítható rakéta a légi harc megvívása céljára. A Magyar Néphadsereg a MiG-19PM típusváltozatot rendszeresítette. Adatai: fésztáv 9,00 m, hosszúság 13,09 m, magasság 4,02 m, szárnyfelület 25 m², felszálló tömeg 7600-7800 kg, legnagyobb sebesség 1452 km/h.

Adatait tekintve a két repülőgép között helyezkedik el az RKK Jak-18-as kiképző repülőgépeknél említett **MiG-17PF**, amelynek legnagyobb sebessége mintegy 1320 km/h. Valószínű a Mikulin hajtóműnek köszönhetően annak ellenére, hogy csak egy hajtóművel rendelkezik Magyarországon ez volt az első hangsebesség feletti sebesség elérésére képes vadászrepülőgép. Fedélzetéről először alkalmazhattak rádiólokátor sugárnyaláb-irányítású légharc megvívására használható rakétákat, természetesen a szükséges fedélzeti rádió-lokációs célzókészülékkel. Ezt a típust az előzőekben használt szakirodalom külön nem ismerteti, a légi erőben rendszeresített repülőgépeket bemutató tábló szerint a MiG-17PF 1956-1975 között került rendszeresítésre.

A személyes tapasztalat alapján készült típusismertetőre többek között az 1974-es évben Kecskeméten és Taszáron települt vadászrepülő egységek kijelölt alegységei közös harcászati gyakorlatán szerzett ismeretek alapján kerülhetett sor. A MiG-17PF és a hangsebesség mintegy másfélszeresének elérésére képes MiG-19PM repülőgép fegyverzete az előbb említett rádiólokátor sugárnyaláb irányítású rakéták voltak. A MiG-19PM repülőgép fegyverzetében hő érzékelésre, vagy infravörös-sugárzás (pl. az elfogott repülőgép hajtóműve hőmérsékletének) érzékelésre képes fejrésszel rendelkező rakéták is voltak. Hatótávolságuk és a célzókészülék felderítési távolsága azonban olyan kicsi volt, hogy mindkét repülőgépet a MiG-15-höz hasonlóan kellett rávezetni. Közülük a MiG-19-es repülőgép rendelkezett egyedül négy darab fedélzeti rakétával és gépágyúval is, mindezek mellett egyébként a repülőgép-család talán legszebb típusa volt!

A **MiG-21**: szovjet gyártmányú, középszárnyú vadászrepülőgép, amelynek prototípusa 1955-ben repült először. Törzs kör keresztmetszetű fém, héjszerkezetű, önhordó vízszintes vezérsíkja van, a függőleges vezérsíkon hidraulikus működtetésű oldalkormányal. Személyzete egy fő. A szárny delta alaprajzú, fémépítésű, a belépő él nyílazása ötvennégy fokos. A szárnyvégek közelében határréteg stabilizátorok vannak, a csűrők és a fűszárnyak hidraulikusan működtethetők. A futómű három pontos, behúzható, orrkerekes. A típusváltozatok hajtóművei különböző Tumanszkij-11-es típusú gázturbinás sugárhajtóművel vannak felszerelve. Fegyverzetében megtalálható volt a 30 mm-es gépágyú, valamint a különböző hatótávolságú és vezérlésű légharc megvívására alkalmas rakéták. A Magyar Néphadsereg alapvető elfogó vadászrepülőgép típusaként az F-13, PF, MF, Bisz, U és UM változatokat rendszeresítették. Az MF változatot alapul véve adatai: fesztáv 7,15 m, hossz 15,76 m, magasság 4,50 m, szárnyfelület 23 m², felszálló tömeg 9400 kg, legnagyobb sebesség 2230 km/h. [\[286\]](#)

Ismét személyes megjegyzésként ez a típus volt az első kétszeres hangsebesség elérésére képes vadászrepülőgép Magyarországon, amelynek első változata az F-13 típus volt. Két darab hő érzékelő fejjel rendelkező infravörös érzékelésű rakéta és egy darab 30 mm-es gépágyú képezte a fegyverzetét. A repülőgép fedélzeti célzókészüléke 2-4 km távolságról és a MiG-15-ös páncélüvegének sajátosságainál ismertetett módszer feltételeinek teljesítésével volt képes a légharc megvívására vagy a légtérelenőrzés végrehajtására. A MiG-21PF változat a MiG-19-nél említett rádiólokátor sugárnyaláb irányítású rakéták indítására volt képes, amelyből kettő volt a fedélzeten. A fedélzeti célzókészülék viszont csak a rakétákat kezelte más fegyverzetet nem, ezért nem is volt más például gépágyú, ami a típusváltozat legnagyobb hiányossága volt. Mindkét változat fedélzeti célzókészüléke lehetővé tette a hátsó térfélből és az 500 m-rel alacsonyabb magasságról való felderítést. Az MiG-21MF változat alapvetően négyezer méter alatti magasságon vívott légharcra volt alkalmas, nagyobb magasságokon ilyen képességei csökkentek. A sztratoszférában való gyorsulása a leghosszabb időt igényelte a 100 km/h sebességnövekedés a szokásos 15-20 sec helyett 25-30 sec volt, viszont a két-két hő érzékelő fejjel ellátott és rádiólokátor-sugárnyaláb irányítású rakétája mellett egy gépágyúja is volt. A fedélzeti célzókészüléke mindegyik alkalmazását biztosította. A hőérzékelőfejes rakétáinak fejét fekete borítás védte, amely fokozta a hőelnyelő képességet és ezzel lehetővé tette a nagyobb távolságról való hőérzékelést, vagy felderítést is.

Végül utoljára, de nem utolsó sorban a következő MiG-21 Bisz változat volt a legjobb. Olyan gyorsulása volt, mint a gépágyú nélküli MiG-21PF-nek és olyan erős fedélzeti fegyverrendszere volt, mint a MiG-21MF-nek. Talán ezért is található meg jelen sorok szerzőjének birtokában egy ilyen, még az egykori műszaki állomány által készített modell. A szem könnybe lábadása és minden egyéb elfogultság nélkül állítható, hogy gyönyörű (!) a modelltől eltérően sajnos csak volt. Mindegyik repülőgép alkalmas volt nem irányítható rakétákat is alkalmazni, amelyekből több is volt egy-egy blokkban és amelyekből négyet lehetett elhelyezni a szárny alatti tartókon. A nem irányítható rakétákból 16-32 darab állt rendelkezésre egy blokkban, ami a MiG-család később említésre kerülő tagjainak esetében is hasonló. Ezzel mindegyik típus alkalmassá vált a felszíni ütközetek tűztámogatására is, amelyre vonatkozóan jelen sorok írója azonban nem rendelkezik gyakorlati tapasztalatokkal.

A **MiG-23**: szovjet gyártmányú, változtatható szárnyállású repülőgép képes volt a hangsebesség közel két és félszeresének (pontosan 2,35x) elérésére. A MiG-21-es leváltására tervezték, prototípusa 1967-ben repült először és a sorozatgyártás 1971-72-ben kezdődött. A hajtómű téglalap alakú beömlőnyílásait a törzs két oldalára a pilótafülke mögé építették. A törzs végében a kiömlőnyílás alatt nagyméretű stabilizátor található, oldalra kifordíthatóan kiképezve egészíti ki a függőleges vezérsík stabilizátorát. A szárny nyílazása sebességhatárok szerint változtatható, a leszálláskor a legkisebb és hangsebesség feletti repüléskor a legnagyobb érték. A tizenhat és fél, illetve hetvenkét fok között a pilóta által, a vadászirányító utasításának megfelelően változtathatta a szárny nyílazását. A futómű hárompontos, behúzható, orrkerekes. A hajtómű egy Tumanszkij R-29B típusú kétáramú gázturbinás sugárhajtómű tolóereje 78,5 kN és után égető használatkor 122,6 kN. A fegyverzet egy darab 23 mm-es gépágyú, illetve a törzs és a szárny nem állítható része alatt elhelyezett tartókra helyezhető nem irányított és irányítható. Az alaptípus módosított alakú és rendeltetésű változata a MiG-27-es, amely átalakítások a szárazföldi csapatok támogatására való alkalmassá tételét jelentik. Ezt a Szu-22-es repülőgép rendszeresítésével tervezték az egykori parancsnokok megoldani. A Magyar Néphadsereg repülőcsapatainak állományában 1979-ben került rendszeresítésre a MiG-23 MF típus, amelyet a Szu-22 követett 1984-ben. Adatai: fesztáv 8,17/15,25 m, hosszúság 16,80 m, magasság 4,35 m, szárnyfelület 27,26 m², felszálló tömeg 15500-18900 kg, legnagyobb sebesség 2395 km/h.

A **MiG-29**: szovjet gyártmányú, felsőszárnyú szuperszonikus elfogó vadászipülőgép. Első repülésének éve 1979, a rendszerbeállítás éve 1984-85. Törzse fémépítésű kifelé dőlő függőleges vezérsíkokkal. A hátranyilazott vízszintes teljes vezérsíkok egyúttal magassági kormányként is működnek. A hajtóművek beömlőnyílásai a törzs két oldalán a szárnytőben helyezkednek el. Személyzete egy fő. A szárny fémépítésű, kettős delta alakú, erősen hátranyilazott. A futóműve hárompontos, behúzható, orrkerekes. A hajtómű két darab Tumanszkij R-33 típusú gázturbinás sugárhajtómű, egyenként 50 kN tolóerejű, utánégetéssel egyenként 81,4 kN tolóerejű. A fegyverzete egy darab 30 mm-es gépágyú és a szárnyak alatt három-három fegyverzet hordozására alkalmas függesztési pont, kiegészülve a törzs alatti póttartály számára kialakított berendezéssel. Ezeket a feladatoktól és természetesen a mindenkor pilóta képzettségi szintjétől függően elhelyezhető a légi harcok és a felszíni objektumok elleni harcok megvívására alkalmas korszerűsített fegyverzet. Adatai: fesztáv 11,36 m, hossz 17,32 m, magasság 4,73 m, szárnyfelület 38 m², felszálló tömeg 15000-18000 kg, legnagyobb sebesség 2445 km/h. [\[287\]](#)

Mindkét repülőgép fedélzeti célzókészüléke és fegyverzete lehetővé teszi a légi harc megvívását mellső légtérből, vagyis az ellenséges repülőgéppel való szemberepülés után történő alkalmazást. Ez természetesen a megfelelő azonosítás elvégzését követően hajtható végre, viszont ez az eddigi eljárásokhoz képest mindenképpen újdonságnak számít. Jelen sorok írója az egykori honi légvédelmi hadtest, vezetési központ közvetlen alárendeltségébe tartozó vadászirányító pontról hajtott végre ilyen a nyolcvanas évek elején. A MiG-23 típus ugyanis 1979-1997 között volt rendszeresítve. Ez a vadászirányító pont abban az időben a Magyar Néphadsereg legmodernebb automatizált berendezéssel

ellátott egysége volt és a légvédelmi rakéta dandár szintű vezetési központtal együtt települt. Az akkor a legkorszerűbbek közé tartozó irányító pontról talán az egyetlen sikeres és valóban "műszeres szembevezetést és elfogást" sikerült végrehajtani a sztratoszférában. Ebben a magasságban csak kevés ilyen gyakorlat volt.

Az elfogásnak a következő adatai, paraméterei voltak: a "célrepülőgép repülési magassága tizenkét kilométer, a légi harc megvívására kijelölt MiG-23 MF magassága kétezer méterrel volt alacsonyabb. A célrepülőgép haladási irányával tökéletes szembefordítást sikerült elérni alapvetően a "cél" és az "elfogó" repülőgépet a berendezés segítségével követő sorállomány pontos munkájának köszönhetően. Mindazonáltal az irányító is megtette, amit kellett, a pilóta pedig a forduló befejezését követő céltájékoztató után mintegy hatvan kilométerről jelentette a felderítést. Ezt követően pedig szinte pillanatokon belül a harminchat kilométeres távolságból a fedélzeti rakéták indításának imitálását is. Ez a "pillanatokon belül" alig lehetett több fél percnél, mivel a két repülőgép több mint $900+900=1800$ km/h-val közeledett egymáshoz, ami percenként harminc kilométert jelentett. Ez idő alatt nem sok szóbeszédre volt mód. A repülőgép fedélzeti célzókészülékének másik újdonsága volt még az addig nem ismert hő-pelengátor. Ez a berendezés a célrepülőgép hajtóműve által elégetett gázok magas hőmérsékletének érzékelése alapján működött. Erre megfelelő távolságon belül bármely helyzetből képes volt, és ami lehetővé tette a célrepülőgépek "rejtett" megközelítését, felderítését és a célzást. Ezek után pedig a rakétafejek hő érzékelését követően végrehajthatóvá vált azok automatizált célravezetése.

A **MiG-29**-es típus volt az egyetlen, amelynek gyakorlati irányításáról semmilyen tapasztalattal nem rendelkezik jelen sorok írója. Ennek egyszerű oka van. Amikor a típus harci alkalmazásának témájában annak lehetőségeit kutatva diplomamunkája készült a repülőgép még nem került rendszerítésre a Magyar Néphadseregben. Ez utóbbira csak jóval később az 1990-es évek elején került sor, és amikor már más beosztásban volt. Az elkészített majd sikeresen megvédett diplomamunka egy kijelölt terület feletti légtérsértés bekövetkezésének estén történő azonnali reagálás feltételeinek megteremtése szempontjából elméleti téren bővítette az addig szerzett tapasztalatokat.

A [90013-as motívumoldalon](#) felül az 1954-es kiadású magyar postabélyeg a MiG-15-ös típusú repülőgépet ábrázolja, amelynek azonosítása a 90011-es motívumoldal hasonló kiadású postabélyegéhez hasonlóan történhet meg. A motívumoldal közepén található orosz postabélyegblokk A. I. Mikojan orosz repülőgép tervezőnek és az általa tervezett legsikerültebb típusoknak állít emléket. A motívumoldalon alul látható három önálló bélyeg a blokkban is látható. A blokk és a postabélyegek Mitchel katalógus szerinti azonosítási sorszáma a következő: Block 82, a M-15-ös repülőgépet ábrázoló bélyegé 1277, a M-21-é 1278 és végül a M-29-é 1280-as. ^[288]

02 RENDSZERVÁLTÁS UTÁN TÍPUSVÁLTÁS ELŐTT

Az egykori Varsói Szerződés 1991-es megszűnése után a magyar kormány, tárgyalásokat kezdeményezett a NATO országokkal a csatlakozás feltételeiről. A következő években Magyarország a NATO egyik legstabilabb partnere a Békepartnerség program alapítója lett. Végül az 1997-es népszavazás után Magyarország - Csehország és Lengyelország mellett - 1999. március 12-én a NATO teljes jogú tagjává vált. A Red Arrows, Vörös Nyilak kötelék 1990-ben mutatkozott be Budapest-Ferihegy repülőtéren. Ezután az egykori katonai repülőtéren, Taszáron először szállt le az F-4G Fantom típusú repülőgép 1991-ben és a következő évben a Thunderbirds, Viharmadarak F-16-os repülőgépeket alkalmazó műrepülő kötelék. Kecskeméten 1997-től kezdődött a Nemzetközi Repülőnapok sorozata az airshows.hu internetes honlap információi szerint.

Ez időszak alatt azonban hatalmas méretű szervezeti átalakításokra is sorkerült, melyek során felszámolásra kerültek a haderőnemi parancsnokságok, majd többek között a taszári és pápai harcászati repülő egységek. A légierő által 1945-2005 között üzemeltetett repülőgépeket bemutató tablón látható adatok szerint a Szu-22-es és MiG-23-as repülőgépeket 1997-ben vonták ki.

A kilencvenes évektől kezdődően hazánkba látogató és bemutatókat tartó katonai műrepülő kötelékek egyike az Olasz Légierő Frecce Tricolori, magyarul háromszínű nyilak elnevezésű kötelék volt. A kötelék a Wikipédia Frecce Tricolori internetes honlap szerint az Olasz Légierő 313-as számú műrepülő kiképző részlege, amely elsőként Magyarországon már a budaörsi repülőtér 1937-es megnyitóján is részt vett. Ez a Magyarországot legrégebben látogató és ma is a legnagyobb létszámú kötelék még 1930-ban alakult az első világháború során műrepülő képességeikkel kitént olasz pilóták összefogását követően. A háború 1939-es folytatásával a kötelék feloszlott, majd 1950-ben alakult újra. Ezután a kötelék által használt első repülőgép a DH 100 Vampire, majd később az olasz repülőgépipar terméke a híres G-91, illetve napjainkra az MB 339 A/PAN típus. Ebből a repülőgépből tizenhét darab áll jelenleg a tizenöt fő pilótaállomány rendelkezésére, amelyeket a kisegítő technikával együtt, mintegy hetven fő műszaki állomány gondoz. A kötelék Magyarországon újra Kecskeméten Nemzetközi Repülónap keretében volt látható 2000-ben, majd 2003-ban, 2005-ben, 2008-ban és 2010-ben egyaránt.

Időközben az 1993-as évben rendszeresítésre került MiG-29-es típus leváltásáról is gondoskodni kellett, mivel első nagyjavításukra 2010-ben került sor és a gazdaságosság szempontjából a nagyjavítás alternatívájaként a típusváltás kérdése vetődött fel. Az előző bekezdés végén közölt repülónapok közül jelen sorok írójának emlékezete szerint a 2003-as repülónap alkalmával mutatkozott be a típusváltás során érintett öt repülőgép. Ezek voltak az AF-18A, az F-16, a Mirage 2000-5, a JAS-39 Gripen, és természetesen a MiG-29-es típus. Az említett repülónapon jelen sorok írója a Nemzetvédelmi Egyetem képviselőjében vett részt. Ekkor a már az évek óta zajló szakmai viták eredményeként körvonalazódott, hogy hiányzik egy szakmai érvekkel kijelölhető irányvonal a politikai döntéshozók számára. A sok jó és rosszindulatú vitázó és kívülálló között sokan készek álltak bírálni bármely döntést, amelynek kimenetele szinte teljesen mindegy a végrehajtó szempontjából. A katonának azzal a fegyverrel kell harcolnia, amit kap, ha életben akar maradni azzal is lehetőleg a legjobb tudása szerint. Ilyen helyzetben született döntés az új svéd JAS-39 repülőgépről, amelynek elődje a JAS-37-es Viggen. Az alternatívák kutatása teljesen értelmetlen lenne főként utólag.

A [90021-es motívumoldalon](#) felül két telefonkártya méretű alkalmi kiadványon védőfóliában látható alkalmi olasz postabélyegpár, amelyek felfedezhetők az alsó alkalmi bélyegzőkkel ellátott borítékon is. Az olasz postabélyegpár Mitchel katalógus szerinti sorszáma: 3050 és 3051.^[289]

A [90022-es motívumoldalon](#) felül és alul is egy-egy alkalmi borítékon és az ismert bélyegzőkkel látható a két postabélyeg, funkciójának megfelelően sima, illetve elsőbbségi levélen. Az alkalmi bélyegző dátumának évében a kötelék Magyarországon is volt.

A [90023](#), [90024](#) és [90025](#) motívumoldal az előzőekben bemutatott motívumoldalakon látható aerofilatéliai készlet elhelyezésére szolgáló díszes borítók lapjai láthatók, amelyek a kötelék további bemutatását is szolgálják.

A [90026-os motívumoldalon](#) felül a Frecce Tricolori köteléket ábrázoló két ismert olasz postabélyeg között egy ismeretlen alkalmi bélyegen a Red Arrows kötelék bemutatója és alatta egy perui szelvényes postabélyegen a Mirage 2000-es repülőgép. Ennek azonosítása nem történt meg. Alul egy címzés nélküli orosz alkalmi borítékon egy MiG-29-es géppár.

A [90027-es motívumoldalon](#) egy nem futott címzés nélküli svéd képes levelezőlap jelen sorok írójának szóló személyes üzenettel. Felül a levelezőlap címzési oldala a megírt szöveggel és aláírással, alul a képes előoldalán a Viggen géppárral látható.

03 A MAGYAR LÉGIERŐ ÉVFORDULÓINAK DOKUMENTUMAI

Az 1938-as országos szintű fejlesztés gazdasági előirányzatai megteremtették a Magyar Légierő alapjait, amely szervezet 2003-ban az alapítás hatvanötödik, illetve 2008-ban a hetvenedik évfordulójára emlékezett. A két évforduló között az addigi körülményekhez képest teljesen más feltételek mellett a vége felé közeledtek a teljes honvédelmi rendszert és köztük természetesen a most már méltó helyére került légierőt érintő hatalmas átalakítások. Az átalakításoknak természetesen voltak a mai napig érződő kedvezőtlen hatásai is. Ezek nem a típus kiválasztása, hanem a rendszerbe állítása érdekében sok esetben kényszerből bejárt út köré csoportosíthatók. Rövidebben a típusválasztás helyes döntés a rendszerbe állítás viszont kapkodás eredménye volt. Különösen igaz ez a 61132-es motívumoldalon látható alkalmi bélyegző dátumával jelzett repülőnapon bemutatott légi-utántöltésre alkalmas típusváltozatra. A rendszerbe állításnak volt a honvédelmi költségvetést kevésbé terhelő útja.

A [90031-es motívumoldal](#) anyagának azonosítása több kísérlet után is sikertelen maradt.

A [90032-es motívumoldalon](#) a Magyar Légierő hetvenedik évfordulója alkalmából a Magyar Posta által kibocsájtott díjjegyes képeslap látható, felül a címzési alul a fénymásolt képes oldalával.

04 AZ ŰRKUTATÁS KEZDETEI, AZ EMBER FÖLDKÖRÜLI REPÜLÉSÉIG

A Szputnyik-1 mellett, hogy egy mesterségeshold-család bevezető tagja az egész űrkutatás kezdetét is jelzi. Az első szputnyik felbocsátása 1957. okt. 4-én történt, amely nap ezért az egész világon az űrkutatás napjának ünnepévé vált. Az első szputnyik 83,6 kg súlyú, csaknem teljesen gömb alakú, átmérője 58 cm volt. Ez volt az első mesterséges hold, amely 228 - 940 km magasságtartományból a légkörre vonatkozó első mérési adatokat továbbította a földi központba. Alig egy hónappal később 1957. nov. 3-án bocsátották fel a Szputnyik-2-t, amelynek fedélzetén az első űréletteni kísérlet alanya Lajka kutya tartózkodott. Ezt követően az 1959-180 közötti időszakban került sor a Luna holdszondák indítására, amelyek közül az elsőszámú 1959. jan. 2-án indult és másfél napos repülőút után január 4-én érkezett a Hold felszínére. A Luna-2 holdszonda hasonló ténykedése 1959. szept. 12-13 között zajlott.

[\[290\]](#)

Nem telt el négy év az első szputnyik fellövésétől számítva, amikor 1961. ápr. 12-én az ember első ízben repült fel a Vosztok-1 űrhajón a világűrbe. Az űrhajó pilótája Jurij Gagarin volt. Az egyszemélyes űrhajó a gömb alakú űrkabinból és egy műszerrekeszből áll. Az űrkabint négy pánt kapcsolja a műszerrekeszhez, és ezen át a hordozórakéta utolsó fokozatához. A tartópántokat lerobbantva a Vosztok fülke leválik a hordozórakétáról és visszatér a Földre. [\[291\]](#)

A [90041-es motívumoldalon](#) felül egy-egy román és magyar postabélyeg a Luna-2 holdszonda utasát Lajka kutyát ábrázolja, alul egy a Szovjetunióból Magyarországra feladott légitávközlekedési levél, amelyen szintén a Lajka kutyát ábrázoló bélyegek láthatók. A borítékon látható szovjet postabélyegek Mitchel katalógus szerinti azonosítási sorszáma: 2497 és 2498. A román postabélyeg Mitchel katalógus szerinti

azonosítása nem történt meg. Az alatta látható magyar 2007-es postai kiadású bélyeg, az Űrkutatás évfordulóit ábrázoló kiadások része, amely - az első mesterséges hold és az első élőlény világűrben való ténykedésének 50 éves jubileumának állít emléket. A magyar önálló bélyeg ofszetnyomással, 12-es fésűsfogazással Dudás László tervei alapján készült és 2007. 02. 06-2009. dec. 31. között volt általános postai forgalomban.

A [90042-es motívumoldal](#)on felül és alul egy-egy alkalmi boríték látható az 1959-es magyar postai kiadású Nemzetközi Geofizikai Év sorozat hatvan filléres értékével, különböző alkalmi bélyegzőkkel. A postabélyegsor mélynyomással XIII-as vízjellel, 12-es fésűsfogazással, illetve a motívumoldalón látható bélyeg 15-ös fésűsfogazással, Czigliényi Ádám tervei alapján készült. Általános forgalomban 1959. márc. 14-1960. júl. 31. között volt.

A [90043-as motívumoldal](#)on felül három 1959-es kiadású Holdrakéta magyar postabélyeg fogazott bélyegzett és posta tiszta értéke mellett egy vágott változat is látható. Alul a postabélyeg fogazott változata látható alkalmi borítékon elsőnap és egy másik alkalmi bélyegzővel. A postabélyeg mélynyomással XIII-as vízjellel, 15-ös fésűsfogazással Czigliényi Ádám tervei alapján készült. Általános forgalomban 1959. okt. 4-1961. jan. 31. között volt.^[292]

A [90044-es](#) és a [90045-ös motívumoldal](#)on felül az 1961-es kiadású Gagarin a világűrben postabélyegpár fogazott és vágott változatai láthatók, a fogazott változat esetében az első érték bélyegzett változatát is felfedezhetjük. Alul pedig egy-egy címezés nélküli postai képeslap első oldala látható Jurij Gagarin arcképével. A bélyegpár mélynyomással XIII-as vízjellel, 11½12-es fésűsfogazással, Vertel József tervei alapján készült. Általános forgalomban volt 1961. ápr. 1-1961. júl. 31. között.

A [90046-os motívumoldal](#)on felül Gagarin űrrepülésének tíz éves évfordulója alkalmából kiadott szovjet postabélyegblokk, alul pedig az ötvenéves évforduló alkalmából kiadott alkalmi boríték látható. A szovjet bélyegblokk Mitchel katalógus szerinti sorszáma: Block 69, a blokk által tartalmazott bélyegek sorszáma 3871 - 3874.^[293]

A [90047-es](#) és a [90048-as motívumoldal](#)on az első ember vezette űrhajó földkörüli pályára kerülésének, visszatérésének és a keringési pályán való repülésének legfontosabb mozzanatait bemutató ábra látható két részletben. Az ábra az űrhajósok napjának ötvenedik évfordulóján jelent meg Ukrajna vezető politikai napilapjában, a két részletben való bemutatást a méretek indokolják. A tartalékként szolgáló motívumoldalakat amennyiben bemutatóra kerülne egymás mellett célszerű elhelyezni.

05 A VÉNUSZ-KUTATÁS IS MEGKEZDŐDIK

A Vénusz Naprendszerünk Naptól számított második bolygója, közepes naptávolsága 108,21 millió km. Méreteiben nagyon hasonlít a Földhöz, tömege 0,815 földtömeg, sugara pedig 6052 km, ami a Földének 94,8%-a. Tengelye körüli forgásiránya ellentétes a Földével. A Vénusz volt az űreszközökkel történő bolygókutatás célpontja, amelyet a Venyera űrszondával végeztek szovjet szakemberek 1961 februárjában. A szonda 100000 km távolságban haladt el a bolygó mellett, majd Nap körüli pályára állt. 1962 nyarán indult a következő Mariner-2 nevű amerikai űrszonda, amely mindössze 41000 km-re közelítette meg a Vénuszt. A Mariner-2-vel elért fontos eredmény a Vénusz bolygó hőmérsékletének megállapítása, amelyet kétféle radiometrikus - mikrohullámú és infravörös - eljárással oldottak meg. 1965 végén indították a szovjet Venyera-2 és Venyera-3 szondákat. A bolygótól 24000 km

távolságban haladt el a Venyera-2, a Venyera-3 műszertartálya 1966 márciusában behatolt a Vénusz légkörébe és miután felszínét 30-40 km-re megközelítette összeroppant. 1967-ben indították a Venyera-4 és a Mariner-5 szondákat. A Mariner-5 űrszonda tízezer km-re haladt el a Vénusz mellett, amelynek során elsősorban a légkör tulajdonságait mérte.

A [90051-es](#) és a [90052-es](#) motívumoldalon az 1967-es postai kiadású Vénusz-4 önálló bélyeg, alatta az 1961-es postai kiadású Vénusz rakéta bélyegsor, és a sorozat záró értéke négyes kisívben fogazott és vágott formátumban látható. A kisívben Á NY felirat a fogazott bélyegek esetében, illetve felirat nélkül a vágott bélyegeket bemutató motívumoldalon. A Vénusz-4 önálló bélyeg mélynyomással, 12½-es fésűsfogazással Légrády Sándor tervei alapján készült. Általános forgalomban 1967. nov. 6-1969. jún. 30. között volt. A Vénusz rakéta postabélyegsor mélynyomással, 14¼-es fésűsfogazással, Vertel József tervei alapján készült. Általános forgalomban 1961. máj. 24-1962. jan. 31. között volt.^[294]

A [90053-as](#) motívumoldalon felül a Vénusz-4 önálló postabélyeg bélyegzett változata, alatta a Vénusz rakéta bélyegsor nyolcvan filléres értékének hatos összefüggése látható. Legalul pedig ennek a bélyegsornak négy darab negyven és egy darab hatvan filléres értéke a Nemzetközi Bélyegkiállítás alkalmi bélyegzővel lepecsételve, kiegészítve a Nemzetközi Bélyegkiállítás Budapest I. bélyeggel.

06 A VILÁG ELSŐ ŰRHAJÓSAI ÉS AZ ELSŐ CSOPORTOS ŰRREPÜLÉSEK

Jurij Gagarin (1934-1968): szovjet űrhajós, 1955-től katonai repülőiskolát végzett, 1957-ben avatták repülőtté. 1960-tól vett részt űrhajóskiképzésen. 1961. ápr. 12-én a Vosztok-1 űrhajóval egyszer megkerülte a Földet. Ő volt az első ember, aki űrrepülést hajtott végre. 1968-ban fejezte be tanulmányait a Zsukovszkij-akadémián, majd 1968. márc. 27-én repülőszerencsétlenség áldozata lett. A FAI Nemzetközi Repülő Szövetség J. Gagarin tiszteletére kitüntető érmet alapított. Történelmi jelentőségű űrrepülése napját a Szovjetunióban a Koszmonautika Napjává nyilvánították, amit évente megünnepelnek.

German Tyitov (1935-): szovjet űrhajós a légierő altábornagya. A katonai repülőiskola elvégzése után 1957-ben repülőtté avatták. A Zsukovszkij-akadémián 1968-ban repülőmérnöki végzettséget szerzett. 1960-tól űrhajóskiképzésen vett részt. A Vosztok-2 űrhajó pilótája volt 1961-ben. A Szovjetunió Legfelső Tanácsának egykori tagja, az Aviacija i Koszmonavtyika folyóirat helyettes főszerkesztője. Tiszteletére a Holdon krátert neveztek el.

John Glenn (1921-): amerikai űrhajós. Egyetemi tanulmányai befejezése után 1942-től haditengerészeti repülőtté. Háborús szolgálata befejezését követően berepülő pilóta volt, majd 1959-től űrhajóskiképzésen vett részt. 1962 febr. 20-án a Mercury-6 űrpilótájaként ő volt az első amerikai, aki űrrepülést végzett. 1965-ben kivált a NASA kötelékéből, 1974 óta tevékenyen vesz részt a politikai életben: az USA Ohio államának egyik szenátora.

Pável Popovics (1930-): szovjet űrhajós, a légierő vezérőrnagya. A katonai repülőiskola elvégzése után 1954-ben avatták repülőtté. A Zsukovszkij-akadémián 1968-ban repülőmérnöki képesítést szerzett. 1960-tól vett részt űrhajóskiképzésben. A Vosztok-4 (1962) és a Szozjuz-14 űrpilótája, illetve parancsnoka.

Adrijan Nyikolajev (1929-): szovjet űrhajós, a légierő vezérőrnagya. A katonai repülőiskola elvégzése után 1955-ben avatták repülőtté. 1960-tól űrhajóskiképzésen vett részt. A Zsukovszkij-

akadémián repülőmérnöki képesítést szerzett. A Vosztok-3 űrhajó (1962) űrpilótája, a Szojuz-9 űrhajó (1970) parancsnoka. 1963 óta Valentyina Tyereskova férje, akiről a Hold egyik kráterét elnevezték. [\[295\]](#)

A [90061-es motívumoldal](#)on felül az 1960-as Ikarusztól az űrrakétaig postabélyegblokk fogazott változata látható, alul pedig egy hasonló másik blokk futott első napi borítékon MABÉOSZ ajánlott ragjegyvel. A postabélyegblokk mélynyomással, 11-es keretfogazással, Vertel József tervei alapján készült, és 1962. márc. 29-1962. júl. 15. között volt általános postai forgalomban.

A [90062-es motívumoldal](#)on felül az 1962-es kiadású az első csoportos űrrepülés bélyegpár látható, amely mélynyomással 11³/₄:12-es fésűsfogazással, Füle Mihály és Kékesi László tervei alapján készült. Általános postai forgalomban 1962. szept. 4.-1963. jún. 30. között volt. [\[296\]](#) Alul pedig az 1960-as Ikarusztól az űrrakétaig postabélyegblokk vágott változata látható

A [90063-as motívumoldal](#)on felül az első csoportos űrrepülés dupla bélyegpár alul pedig a bélyegpár első napi boríték látható.

07 NŐ AZ ŰRHAJÓSOK SZÁMA ÉS LÉTREJÖN AZ ELSŐ NŐI-FÉRFI ŰRPÁROS

Az első csoportos űrrepülés végrehajtását követően az űrrepülést végrehajtott űrpilóták száma ötre, és az újabb két amerikaival előbb hétre majd az első női-férfi páros űrrepülés után kilencre emelkedett. Az életrajzok folytatása a következő sorokban olvasható.

Scott Carpenter (1925-): amerikai űrhajós, 1949-től a haditengerészet repülő tisztje, majd 1954-től berepülő pilóta és elektronikai légi felderítő (véltetően E-2C Sentry repülőgépen). 1959-től űrhajóskiképzésben vett részt, miközben a Colorado Egyetemen tanult, ahol 1962-ben repülőmérnöki képesítést szerzett. A Mercury-7 (1962) űrpilótájaként a második sikeres amerikai űrrepülést hajtott végre. 1969-ben kivált a haditengerészet kötelékéből és 1972 óta egy kaliforniai nagyvállalat alelnöke.

Walter Schirra (1923-): amerikai űrhajós. Műszaki főiskola és a katonai akadémia elvégzése után 1945-től a haditengerészet repülő tisztje. Űrhajós kiképzésben 1959-től vett részt. A Mercury-7 (1962) űrhajó pilótája, a Gemini-6 (1965) parancsnoka volt. Az Apolló-8 űrrepülésben (1968) az anyaűrhajó parancsnoka szerepét töltötte be. Ezzel Ő volt az egyetlen amerikai űrpilóta, aki a hetvenes évekig elkészült amerikai űrhajók valamennyi típusán repült.

Valerij Bikovszkij (1934-): szovjet űrhajós a légierő vezérőrnagya. A katonai repülőiskola elvégzését követően 1951-től repülő tiszt. 1960-tól űrhajóskiképzésben vett részt. A Zsukovszkij akadémián 1968-ban repülőmérnöki képesítést szerzett, majd az akadémián levelező aspirantúrát (mai nevén levelező tagozaton doktori iskolát) végzett és kandidátusi fokozatot szerzett. A Vosztok-5 űrhajó (1963) pilótája, a Szojuz-22 űrhajó (1976) parancsnoka volt. 1978-ban az űrállomás felé a Szojuz-31 és vissza a Szojuz-29 űrhajók parancsnokaként a második Interkozmosz űrrepülésben vett részt az egykori NDK-beli Jannel a Szaljut-6 űrállomáson.

Nyikolajevna Tyereskova (1937-): szovjet űrhajós nő. 1959-től ejtőernyős sportot űzött, 1962-től űrhajós kiképzésben vett részt. A Zsukovszkij akadémián 1969-ben repülőmérnöki képesítést szerzett. A Vosztok-6 űrhajó (1963) pilótájaként ő volt az első nő, aki űrrepülést hajtott végre. 1963 óta A. G. Nyikolaev űrhajós felesége. [\[297\]](#)

A [90071-es motívumoldal](#)on felül az 1962-es kiadású, "A világűr meghódítói - L" magyar postabélyegsor főgazott változata látható, amely a párizsi nemzetközi űrkutatási konferencia alkalmából jelent meg az első hét űrrepülést végrehajtott pilóta arcképével. A sorozat mélynyomással, 12:11½-es fésűsfogazással, Kékesi László tervei alapján készült és 1962. okt. 27-1963. dec. 31. között volt általános forgalomban. Alul a nevezett sorozat első napi alkalmi borítékon látható.

A [90072-es motívumoldal](#)on felül "A világűr meghódítói-L" magyar postabélyegsor vágott változata, míg alul az 1963-as kiadású "Az első női-férfi páros űrrepülés blokk - L" fogazott és vágott változata látható. A postabélyegblokk mélynyomással, 11½:12½-es keretfogazással, Gál Ferenc tervei alapján készült és 1963. júl. 13-1963. okt. 31. között volt általános postai forgalomban.^[298]

A [90073-as motívumoldal](#)on felül az űrhajósok napja alkalmából 1969-ben kiadott szovjet a Szozuz-3 űrhajót bélyegblokk látható. Alul a hasonló évforduló alkalmából 1963-ban kiadott szovjet postabélyegek gyönyörű "hatosa" látható, amelyek különböző űrszondákat és űrhajót ábrázolnak. A blokk és a bélyegek Mitchel katalógus szerinti sorszám: Block 55 és a bélyeg 3608, a hat darab bélyeg pedig 2747-2752.^[299]

08 AZ ŰRKUTATÁS ELSŐ EREDMÉNYEI

A Hold közvetlen kutatása 1959-ben kezdődött az első Pioner és Luna holdrakétákkal, majd a kezdeti sikertelenségeket kiküszöbölve a Ranger holdrakétákkal folytatódott. Az űrkutatásban elért első eredmények tették lehetővé, hogy fényképezőgépek, tv-kamerák jussanak el a Hold közvetlen közelébe. Ezután hamarosan a Luna-2 és Luna-3 segítségével a Hold felszínéről folytatódhattak a helyszíni közvetítések mérési adatok továbbításának formájában. A Ranger-7-8-9 jelzésű holdrakéták segítségével valóban eredményes képközvetítés folytatódott. Ennek során sok ezer képfelvétel továbbítása történt meg, amelyek igen részletes tájékoztatást nyújtottak a Hold felszínéről, még annak a Földről nem látható túlsó oldaláról is. A Hold alakja és méretei, a légkörének sűrűsége, a felszínén a nehézségi gyorsulás és az első és második kozmikus sebességek értékének nagysága a tervezett Holdra szállás szempontjából lényeges jellemzők kiszámítását tette lehetővé a későbbiekben. Léggöről a Holdon nem beszélhetünk, amelynek negatív hatása a földi légkörhöz képest a fékező hatás teljes hiánya. Tulajdonképpen a Föld légköre védi meg az embert a meteoritoktól is, míg azok a Hold felszínébe fékezés nélkül csapódhatnak be.

A Vénuszról szerzett adatok továbbításában nagy része van az amerikaiak sikeres kísérletének és a Mariner-2 űrszondának, amely 1960. dec. 14-én 34745 km-re közelítette meg a bolygót. Ezen kívül a megközelítés előtt és után is sok értékes mérést végzett a világűrben. A Vénusz légköréről nagyon keveset tudunk, a Mariner-2 méréseinek legfontosabb eredménye a bolygó hőmérsékletének megállapítása. Ennek eredményeként vált ismertté, hogy a légkör a Vénuszon nagyon forró, sokkal forróbb, mint a Földé és ezért az emberéhez hasonló szerves élet számára alkalmatlan. A bolygó mágneses tere tizedrész erősségű a Föld mágneses teréhez viszonyítva. Az űrrakéta pályájának megváltozásából, vagyis a bolygó vonzó hatása alapján rendkívül pontosan meghatározták a tudósok a Vénusz tömegét. A különböző rádióteleszkópos mérések segítségével megállapították, hogy a Vénusz a Földdel ellentétes irányban forog, és becslés alapján határozták meg az amerikai és a szovjet tudósok, hogy a Nap körül a teljes kör megtételéhez szükséges idő kb. 250 földi napnak felel meg.

A **Mariner-4** űrrakétát 1964. nov. 28-án indították, amely addig az egyetlen sikeres Mars űrrakéta volt. Az űrrakéta nevét a bolygóról kapta. Összesen 21 teljes és egy részleges képet készített,

amelyeket 228 napos küldetése során visszatért a Földre. A Mars bolygóval kapcsolatos mérések eredményeit, nem különben magukat a tv-képeket 210-240 millió kilométeres távolságtartományból sugározta egy képsort 2½ perc idő alatt, ami jelentősen megnövelte a felvétel elkészítésének idejét.^[300]

A **Telstar** név a televízió és a star=csillag szavak összekapcsolásából keletkezett. Ez volt a neve annak az első szolgálat jelleggel az űrbe telepített híradástechnikai holdnak, amelyet két alkalommal 1962-ben és 1963-ban is a NASA tervei alapján bocsátottak fel. A két Intelsat típusú hold felépítésében nem különbözik egymástól, gömb alakú, 77 kg tömegű, felületét 3600 darab napcella borítja. Forgási sebességük 180 fordulat percenként. Forgási egyenlítőik mentén két sorban tölcserantennák találhatók, amelyek közül valamelyik mindig a Föld felé irányult. A holdon elhelyezett rádióvevő és erősítő berendezés fekete-fehér és színes televíziós adást, illetve egy időben 600 db egyirányú és 60 darab kétirányú telefonbeszélgetés, közvetítésére volt alkalmas.

Vlagyimir Komarov (1927-1967): A katonai repülőiskola elvégzése után 1949-től repülőtiszt. A Zsukovszkij akadémián 1959-ben repülőmérnöki képesítést szerzett. 1960-tól vett részt űrhajóskiképzésben. A Voszod-1 űrhajó (1964) parancsnoka volt, a Szojuz-1 űrpilótájaként 1967. ápr. 24-én a leszállás alkalmával életét vesztette. Emlékére a hold túlsó oldalán krátert neveztek el.

Borisz Jegorov (1937-): szovjet űrhajós, az orvostudományok doktora. A moszkvai orvostudományi egyetem elvégzése után 1961-től kutatóintézetben dolgozott, egyúttal repülő szakorvosi képesítést szerzett. 1964-től űrhajóskiképzésben vett részt, majd rövidesen a Voszod-1 űrhajón tudományos kutatói minőségben végzett űrrepülést. Ő volt az első orvos a világűrben.

Konsztantyin Feoktyisztov (1926-): szovjet űrhajós, a műszaki tudományok doktora. Tanulmányait 1943-49 között végezte el a moszkvai Bauman Műszaki Főiskolán, majd tervezőirodában dolgozott. Részt vett a Voszok, a Voszod, a Szojuz és a Progressz űrhajók, valamint a Szaljut űrállomás fejlesztési munkálataiban. 1964-ben űrhajóskiképzésben vett részt majd hamarosan a Voszod-1 űrhajón végzett űrrepülést, mint tudományos kutató. Tiszteletére a Hold túlsó oldalán krátert neveztek el.^[301]

A [90081-es](#) és [90082-es](#) motívumoldalakon "Az űrkutatás eredményei (I)" 1964-es kiadású magyar postabélyegsor fogazott és vágott változatai láthatók, a fogazott változatnál a jobb oldali Mars rakéta bélyeg téves nyomatával. A bélyegsor mélynyomással 11½:12-es fésűs fogazással, Gál Ferenc és Kékesi László, valamint Nagy Zoltán tervei alapján készült. Általános postai forgalomban 1964. jan. 8-1965. jún. 30. között volt.

A [90083-as](#) motívumoldal a Voszod-1 űrhajó fedélzetén végrehajtott első társas űrrepülés emlékére 1964-ben kiadott "Tudományos űrkutatás" magyar postabélyegblokk fogazott és vágott változatai láthatók. A blokk mélynyomással, 12: 11 ½-es fésűsfogazással Vertel József tervei alapján készült, és 1964. nov. 6 -1964. dec. 31. között volt általános postai forgalomban.

09 AZ ŰRKUTATÁS ELSŐ VESZTESÉGEI ÉS A HOLDRA SZÁLLÁS

A **Voszod-2** kétszemélyes zsilipkamrával felszerelt űrhajó 1965. márc. 18-án reggel nyolc órakor indult Föld körüli pályára. Személyzete Pável Beljajev űrhajós ezredes parancsnok és Alekszej Leonov űrhajós alezredes másodpilóta. Az űrrepülés 26 óra 2 perc volt, miközben az űrhajó tizennyolc alkalommal kerülte meg a Földet. Az űrhajósok a világűrbe való kilépésre alkalmas szkaferandert viseltek.

Az űrhajó pályára állása után sűrített levegővel felfújták az egyik ajtónyílásához csatlakozó, henger alakú zsilipkamrát. A megfelelő nyomást elérve Beljajev villamos távvezérléssel kinyitotta a zsilipkamrába vezető ajtót, Leonov elfoglalta helyét a zsilipkamrában, majd ennek belső ajtaját Beljajev bezárta. Leonov ezután feltöltötte ruháját levegővel, a zsilipkamrában rögzítette a "köldökszínort". Beljajev ezt követően kiengedte a levegőt a zsilipkamrából, majd kinyitotta a kamra külső ajtaját. Ezután Leonov a világon elsőként kilépett a világűrbe, ahol tizenkét perces űrsétája közben különböző gyakorlatokat végzett, ezzel bizonyítva, hogy megfelelő öltözékben az ember képes a világűrben tartózkodni és közben munkát végezni. Leonov tevékenységét a zsilipkamrára szerelt automatikus filmfelvevő rögzítette, egy külső televíziós kamerával pedig Beljajev és a földi irányító központ is figyelemmel kísérhette. Az űrhajóst öt méter hosszúságú kábel, vagyis a köldökszínör rögzítette az űrhajóhoz, amely telefonvezetéket és az űrhajós életműködését regisztráló műszerek vezetékeit foglalta magába. Minden egyéb az űrhajós életfenntartó és hő szabályozó rendszer a hátán, teljesen független autonóm berendezésként volt elhelyezve. Feladatának végeztével Leonov leszerelte a filmfelvevő gépet, majd a kilépéssel ellentétes műveleti sorrendben visszatért az űrkabinba. A zsilipkamrát ezután leválasztották az űrhajóról. A Földre való visszatérést a tizenhetedik fordulatra tervezték. Ekkor azonban az automatikus leszállító rendszer működésében váratlanul zavar keletkezett, amelyet követően Beljajev engedélyt kért és kapott a földi irányító központtól a kézi vezérlésű leszállás végrehajtására. A tizennyolcadik Földkörüli fordulatban a földi irányító központ jelére Beljajev bekapcsolta a helyzetszabályozás vezérlését, majd a fékező hajtóművet. A felszíntől 5000 m-re automatikusan üzembe lépett az ejtőernyős leszállító rendszer, a földfelszíntől néhány méterre pedig a fékező-rakétás leszállító egység. Az űrkutatás történetének első kézi vezérlésű leszállása sikerült, az űrhajó Perm városka közelében földet ért. Az elhagyott havas erdőben, a fák közé beszorult leszálló kabint a később odaérkezett kutató-mentő szolgálat emberei nyitották ki és szállították el az épségben földet ért űrhajósokat.

A [90091-es motívumoldalon felül](#) az 1965-ös postai kiadású "Voszhod-2-L" bélyegpár fogazott és vágott változatai, alul pedig az elsőnap boríték látható. A bélyegpár mélynyomással, 11½:12-es fésűsfogazással, Kékesi László tervei alapján készült és általános postai forgalomban 1965. ápr. 17-1965. dec. 31. között volt.^[302]

A **Mariner-4** űrrakéta indítása évében épült olasz úszó rakéta-indítóhely a **San Marco** nevet viseli. Az Egyenlítő síkjában való indítás végett két úszó platformot építettek, majd Kenya partjai elé vontatták, és ott sekély vízben az olajfűró tornyokhoz hasonló megoldással a nyolc lábú platformokat leeresztették a tengerfenékre. Az úszó rendszer két részből áll, a San Marcon végzik a Scout hordozórakéta összeszerelését és indítását. A második egység a Santa Rita, amely a távközlési berendezéseket, lokátorokat és ellenőrző elektronikát tartalmazza. Az úszó indítóbazisról a San Marco típusú olasz és az Explorer sorozatú amerikai fizikai mérőholdakat indítanak.

A **Molnyija**: szovjet űrtávközlési mesterséges holdtípus, Amelynek feladata a nagytávolságú kétoldalú telefon-, táviró-, és képtáviró összeköttetés biztosítása, valamint a központi tv és rádióműsor továbbítása az Orbíta nevű rendszer földi vevőállomásaihoz. Az első holdat 1965. ápr. 23-án bocsátották fel, majd később egy másodikkal még ugyanebben az évben színes tv-adást sugároztak Franciaországba. Az Orbíta nevezetű földi vevőrendszer 1967 után kezdett kiépülni, amelynek továbbfejlesztett változata az 1971-re kiépült nemzetközi Interszputnyik űrtávközlési rendszer, amelynek Magyarország is tagja lett a nevezett évben. 1967-1980 között összesen negyvenhét darab Molnyija típusú műhold segítségével működött a tv műsorszórásnak ez a rendszere. 1965 óta a Molnyija holdakat egy aránylag alacsony magasságú parkoló pályáról egy elnyújtott ellipszis alakú Molnyija pályára vezérlik. A pálya megválasztásának ez a módja lehetővé teszi, hogy a mesterséges hold mintegy tizenkét órás keringési ideje során tizenegy a Szovjetunió kívánt területe fölé essék. Ez a módszer valósul meg az 1965-ben másodikként indított Molnyija műhold óta.

A **Kozmosz**: a világűr kutatása és többféle technológiai kísérlet céljából indított szovjet mesterséges holdak sorozata. A Kozmosz sorozat 1962-ben indult tizenkét műhold startjával. A Kozmosz sorozat holdjainak legnagyobb része felépítésüket, szerkezetüket és alapvető fedélzeti rendszereiket tekintve szabványosított. Ezeknek öt alapvető típusa van. Az első rövid élettartamú változat, a második hosszú élettartamú, a harmadik energiaellátását napelemek biztosítják a negyedik típus energiaellátása kémiai áramforrásokkal történik. Az ötödik típus leszállókapcsolat tartalmaz a tudományos berendezések és eszközök visszaszállítására.^[303]

A **Luna-9**: holdszonda, amely az első simaleszállást hajtotta végre a Holdon és az első felszíni panoráma feltételeket közvetítette a Földre. Ez volt az első eset az űrhajózás történetében, hogy egy űreszköz idegen égitest felszínén működött és képeket közvetített. Az 1583 kg-os holdszonda szállító, fekező és leszálló egységekből állt. A leírt űrrepülés-történeti események a következő két motívumoldalon található bélyegképeken és blokkokon követhetők nyomon.

A 90092-es motívumoldalon az 1965-ös kiadású "Az űrkutatás eredményei (II.)-L" postabélyegsor és blokk fogazott változata látható, amelyek mélynyomással, 11-es fésűsfogazással, Gál Ferenc és Kékesi László tervei alapján készült. A blokk általános forgalomban 1965. dec. 20-1966. márc. 31. között volt, míg a postabélyegsor kicsit később és tovább 1965. dec. 31-1966. dec. 31. között.

A 90093-as motívumoldalon felül az 1966-os kiadású Luna -9 postabélyegpár látható, amely mélynyomással, 111/2:12-es fésűsfogazással, Kékesi László és Gál Ferenc tervei alapján készült. Általános postai forgalomban 1966. márc. 12-1966. dec. 31. között volt. A motívumoldalon alul "Az űrkutatás eredményei - Blokk -L" látható.^[304]

A **Vosztok** szovjet űrhajó, egyszemélyes Föld körüli űrrepülésre, az ember űrrepülésének és biztonságos visszatérésének, majd a több napos, illetve két űrhajó egyidejű űrrepülése megvalósításának eszköze. A **Vosztok-3**-at 1962. aug. 12-én bocsátották fel, űrhajósa Alekszej Nyikolajev őrnagy, aki hatvannégyszer kerülte meg a Földet kilencvennégy óra huszonkét perc alatt. A **Vosztok-4** űrhajót 1962. aug. 12-én bocsátották fel, Pável Popovics alezredessel, aki negyvennyolc kört tett meg a Föld körül hetven óra ötvenhét perc alatt.

A **Vosztok-5**-öt 1963. jún. 14-én bocsátották fel fedélzetén Vlagyimir Bikovszkij alezredessel, aki nyolcvankétszer kerülte meg a Földet, az űrrepülés száztizenkilenc óra hét perces időtartama alatt. A **Vosztok-6** a sorozat utolsó űrhajója, amely az űrkutatás történetében az első női űrhajóst szállította, 1963. jún. 16-án bocsátották fel földkörüli pályára. Fedélzetén Valentyina Tyereskovával.

A **Gemini-4**: 1965. Jún. 3-7. J. McDivitt és E. White űrhajósokkal már hatvankétszer kerülte meg a Földet kilencvennyolc óra alatt. A kísérlet fő célja az űrkabin elhagyása, az első amerikai űrséta megvalósítása volt. White a harmadik keringés során a Csendes-óceán fölött lépett ki a világűrbe és húsz percig tartózkodott az űrkabinon kívül. Tekintve, hogy az űrhajón zsiliprendszer nem volt, a kabinban a légnyomást 0,035-ről 0,014 MPa-ra csökkentették, majd az ajtót kinyitva az egész űrkabint kihermetizálták. White az űrséta során 7,5 m-es kötéllel kapcsolódott az űrhajóhoz. Mozgását a világűrben nyomógázzal működő rakétapisztollyal irányítani tudta. Az űrrandevú-manőver előkészítése céljából megpróbálták megközelíteni a hordozórakéta utolsó fokozatát, de a találkozás nem sikerült. Pályájukat többször módosították.

A **Gemini-6** célrakétáját nem sikerült az űrrandevú tervezett pályájára állítani, ezért a Gemini-6 űrhajó indítását elhalasztották. Helyette a **Gemini-7** kezdett keringeni a Föld körül F. Bormannal és J. Lowellel a fedélzetén. A kísérlet fő célja űrrandevú végrehajtása összekapcsolás nélkül egy másik űrhajóval. Ennek érdekében tizenegy nappal a Gemini-7 indítása után 300 km magasságban 2160 km

távolságról W. Schira és Th. Stafford űrhajósokkal a **Gemini-6A** kezdte meg a megközelítést. Hat óra alatt hét manőverrel sikerült az űrrandevút végrehajtani.

A **Gemini-9** űrhajóval 1966. Jún. 5-6-án Th. Stafford és E. Cernan űrhajósoknak részben sikerült űrrandevút végrehajtani az ADTA rövidítéssel jelzett célűrhajóval, amelyet passzív céltárgyként személyzet nélkül Atlas rakétával bocsátottak fel. Az összekapcsolásra nem került sor, mivel az ADTA csatlakozó adapterének burkolata nem vált le teljesen, egyébként a megközelítés 1-3 m távolságig sikeres volt. Az űrrepülés másik fő célja E. Cernan 125 perces űrsétája, amelyet sok nehézséget leküzdve, teljesen kifáradva, de végül sikeresen végrehajtott.

A **Gemini-11**: 1966. Szept. 12-15-én Ch. Conrad és R. Gordon űrhajósokkal került Föld körüli pályára. Az űrhajó kilencvennégy perccel a felbocsátása után kapcsolódott az Agena-11 célrakétához, majd a szét és összekapcsolás műveletét többször megismételték. Az első űrséta során Gordon ultraibolya fényben fényképezte az égitesteket. Kimerültség miatt az űrsétát a negyvennegyedik percben meg kellett szakítani. Ezt követően a huszonhatodik keringés során a hajtóművek bekapcsolásával az Agena-Gemini űrhajórendszert ellipszis pályára állították, melynek sugártávolságai 289 km és 1370 km volt. Az új magassági rekord elérését követően két keringés után visszatértek a 300 km-es Földkörüli pályára. A huszonkilencedik és harmincadik keringés során Gordon újabb űrsétát hajtott végre, mely ezúttal százhuszonnyolc perces volt. A harmincegyedik keringés során úgy választották szét az űrhajórendszert, hogy a két test egy harmincméteres perlon kötéllel összekötve maradt és súlypontja körül egy lassú forgásba kezdett. Ez alatt 0,00015 g gyorsulás lépett fel az űrhajóban. Közben az Agena rakéta tengelyforgását nem sikerült megszüntetni. E kísérlet után az űrrandevú manővereit gyakorolták, majd hetvenegy órás repülés után visszatértek a Földre. A **Voszhod-1** és **Voszhod-2** tevékenysége már az előzőekben ismertetésre került. A Voszok és Gemini űrpárosokat a következő két motívumoldalon tekinthetjük át.

A [90094-es](#) és a [90095-ös](#) motívumoldalakon az 1966-os "Űrpárosok" magyar postai kiadású bélyegsor fogazott és vágott változatai láthatók, amelyek az előző motívumoldal leírásától kezdődően a felsorolt űrhajókat ábrázolják. A bélyegsor mélynyomással 11-es fésűsfogazással Kékesi László és Gál Ferenc tervei alapján készült és 1966. dec. 29-1967. dec. 31. között volt általános postai forgalomban.

A [90096-os](#) motívumoldalon az E. White, J. Gagarin és V. Komarov űrhajósok emlékére 1968-ban kiadott "In Memoriam" postabélyegblokkok fogazott és vágott példányai láthatók. A postabélyegblokk mélynyomással 11-es keretfogazással Légrády Sándor tervei alapján készült és általános postai forgalomban volt 1968. máj. 11- 1968. szept. 30. között.^[305]

E. White (1930-1937): amerikai űrhajós. A West Point-i katonai akadémia elvégzése után 1953-ban repülőtisztté avatták. 1959-ig a Michigan Egyetemen repüléstudományi tanulmányokat folytatott és mérnöki képesítést szerzett. 1960-62-ig berepülő pilóta volt, majd 1962-től űrhajóskiképzésen vett részt. A Gemini-4 űrrepülőgép másodpilótája volt 1965-ben. Az Apolló űrhajó egyik elő kísérlete alkalmával 1967. január 27-én R. Chaffee és V. Grisson űrhajósokkal együtt a parancsnoki kabinban keletkezett tűz áldozatává lett.^[306]

Jurij Gagarin (1934-1968): szovjet űrhajós. Életrajzának fontosabb mozzanatai a hatos számú motívum bevezetőjében ismertetésre kerültek.

Vlagyimir Komarov (1927-1967): szovjet űrhajós. Életrajzának fontosabb mozzanatai a nyolcas számú motívum bevezetőjében ismertetésre kerültek. Az űrhajózás első áldozatait a következő motívumoldal mutatja be.

Az első embernek a Hold felszínére juttatása volt a célja az Apolló görög napistenről elnevezett USA holdkutató programnak az 1969-70-es években. A programot J. F. Kennedy hirdette meg 1961-ben, amelyre huszonöt milliárd dollárt irányoztak elő. A program keretében összesen négy előkészítő, kísérleti jellegű felbocsátást, két Föld körüli és két Hold körüli emberes űrrepülést, valamint hat Holdra szállást tartottak számon, az 1970-ben tizenhátról tizenegyre csökkentett űrrepülés közül. Az utolsó az Apolló-17 Holdra szállása volt.

Az Apolló nevet viselte űrhajórendszer három fő részből - a parancsnoki kabin az Apolló műszaki egység és a Lunar Module Holdkomp - áll. Az **Apolló-8** Hold-repülés 1968 decemberi végrehajtása során kerültek először emberek a Hold közvetlen környezetébe. A Saturn-V hordozórakéta előbb a Hold felé vezető pályára állította az anyaűrhajót, parancsnoki kabinjában F. Borman, D. Lowell és W. Anders űrhajósokkal, majd háromnapos űrrepülés után pályamódosítást hajtottak végre, amelynek következtében Hold körüli ellipszis pályára kerültek, majd kisebb pályakorrekcióval néhány keringés után csaknem 112 km-es kör alakú pályán folytatták a keringést a Hold körül. Az összesen száznegyvenhét órás űrrepülés után sikeresen leereszkedtek a Csendes-óceánra. Az **A-8** űrhajó indításával zárult a program egyik legeredményesebb éve 1968-ban.

Az **Apolló-11** útja volt az első teljes Holdra szállással együtt végrehajtott űrrepülés. A történelmi jelentőségű űrutazás parancsnoka N. Armstrong a Columbia nevű parancsnoki kabin pilótája M. Collins, az Eagle nevet viselő Holdkompé pedig E. Aldrin voltak. Az űrrepülés teljes időtartama százkilencvenöt óra tizennyolc perc volt, ebből a Holdon huszonegy óra harminchat percet töltöttek. A Holdkompon kívül Aldrin egy óra negyvennégy percet, Armstrong pedig két óra tizenhátró percet töltött el, miközben Collins az anyaűrhajóval a Hold körüli parkoló pályán keringett. Pályamódosítás utána hetvenhatodik órában tért át az űrhajó a Hold körüli közelítőleg körpályára. 1969. júl. 20-án Armstrong és Aldrin átszálltak a Holdkompba és megkezdték a Holdra szállás elvégzését. Első lépésként elválasztották a Holdkompot a Collins irányítása alatt maradt Columbiától, majd ez a két rész mintegy huszonöt percen át tizenkét, majd húsz méteres távolságban csoportos űrrepülést végzett. Végül Collins néhány másodpercre bekapcsolta a hajtóművet, így a két rész eltávolodott egymástól. Ezt követően a Holdkomp olyan elliptikus pályára állt, amelynek minimális távolsága a Hold felszínétől tizenöt kilométer volt. Ebben a magasságban beindították a hajtóművet ismét, hogy a leszálláshoz lefékezzenek a Holdkompot. A visszamaradt hajtóanyag tartalék kb. két perces további vízszintes repülést tett lehetővé, amire a leszállóhely kiválasztására volt szükség. Ezután a Holdkomp Armstrong vezetésével a nagyobb köveket és kráterfalakat kikerülve leereszkedett a Hold felszínére. Ez a hely egyébként ötszáz méterre volt az eredetileg kijelölt helytől. A kiszállásra másnap került sor, amelynek során először Armstrong, majd kicsivel később Aldrin is kilépett a Hold felszínére. Elhelyeztek különböző érzékelőket a Holdkomp körül, bekapcsolták a tv-kamerákat. A Hold-Föld távolság pontos meghatározására képes lézereflektort is üzembe helyeztek, több más elemzés elvégzésére képes berendezéssel együtt. Nagy mennyiségű kőzetet gyűjtöttek, amivel beszálltak a Holdkomp visszatérő egységébe és elstartolás után rövidesen néhány manőver elvégzését követően összekapcsolódtak az anyaűrhajóval. Miután átszálltak a parancsnoki kabinba leválasztották az elhasznált visszatérő egységet, majd a műszaki egység hajtóműveit beindítva a Föld felé vezető pályára álltak. Július 24-én 17 ó 50 perckor a parancsnoki kabin sikeresen leszállt a Csendes-óceánon. Ezután heteken keresztül egy sor vizsgálat következett, amelyek során az életjelenségek legegyszerűbb válfaját sem sikerült kimutatni.^[307] A Holdra szállás legfontosabb előzményeit és folyamatát a következő motívumoldalakon követhetjük nyomon.

A [90097-es](#) és az [90098-as motívumoldalakon](#) az 1969-es kiadású az Apolló-8 űrhajó Hold körüli útja és az ember első Holdra lépésének emlékére kiadott Apolló-11-es űrhajó postabélyegblokkjai láthatók fogazott és vágott formátumban. Az *Apolló 8-blokk-L* mélynyomással 12¼-es keretfogazással, Légrády Sándor tervei alapján készült. Általános postai forgalomban 1969. jan. 30-

1969. jún. 30. között volt. Az *Apolló 11-blokk-L* mélynyomással 11-es keretfogazással Légrády Sándor tervei alapján készült, általános postai forgalomban 1969. aug. 15-1969. dec. 31. között volt.

[308]

10 A SZOJUZ ÉS AZ APOLLÓ PROGRAM

A motívum első oldalain a Szozuz programról és az első hasonló nevű űrhajókról, az amerikai Holdprogramot folytató Apolló-12 űrhajóról, valamint a Hold felszínén az első önjáró berendezésről a Lunohod-1-ről, és azt a Holdra eljuttató Luna-17 holdszondáról lesz szó.

A **Szozuz**: szállítási-kutatási feladatokat ellátó, többszemélyes szovjet űrhajótípus és az ezeket alkalmazó űrrepülési program elnevezése. A **Szozuz-2** és a **Szozuz-3** az első szovjet űrrendevút létrehozó pilótanélküli űrhajó. A **Szozuz-4** és a **Szozuz-5** az első kísérleti űrállomást létrehozó és az első űrátszállást lehetővé tévő háromszemélyes űrhajó. Az űrhajót 1969. jan. 14-én indították és röviddel a start után Földkörüli pályára állt. Pilótája A. Satalov alezredes. A kísérlet fő célja a két űrhajó összekapcsolása és két pilóta átszállása egyik űrkabinból a másikba az űrben. A **Sz-4** aktív összekapcsoló rendszerrel 1969. jan. 16-án megközelítette a **Sz-5**-öt, amely egy nappal korábban fedélzetén három űrhajóssal állt pályára. A megközelítés sikeres volt és kicsivel később a két űrhajó összekapcsolása is megtörtént. Ezzel létrejött a világ első kísérleti űrállomása, amely több mint négy és fél órán keresztül létezett. Ez alatt az idő alatt az autonóm szakfanderbe öltözött J. V. Hrunov és A. Sz. Jeliszejev kiszálltak a **Sz-5**-ből és átmentek a **Sz-4** űrhajó fedélzetére. Az űrhajók szétkapcsolása után Satalovval együtt folytatta útját a két űrhajós. A 49. keringés során megkezdődött a **Sz-4** leszálló irányba fordítása és nem sokkal később a három űrhajós Karagandától negyven kilométerre ért Földet. A **Sz-5** mely passzív összekapcsoló rendszerrel volt ellátva ezután parancsnoka B. V. Volinov alezredes irányításával folytatta útját és egy nappal a három űrhajós után Kusztanaj városka közelében ért Földet.

A **Szozuz-6-7-8**: három űrhajó csoportos repülése, amelynek fő feladatai a Földről irányított, illetve autonóm navigációs űrrendevú, hegesztés, valamint földfelszíni, légköri, csillagászati és orvosi megfigyelések és mérések végrehajtása. A **Sz-6** kétszemélyes űrhajó, parancsnoka G. Sz. Sonyin alezredes és V. Ny. Kubaszov fedélzeti mérnök, a műszaki tudományok kandidátusa. A **Sz-7** háromszemélyes űrhajó, parancsnoka A. V. Filipcsenko alezredes, fedélzeti mérnöke V. Ny. Volkov és kutatómérnöke V. V. Gorbatko alezredes. A **Sz-8** kétszemélyes űrhajó, parancsnoka V. A. Satalov ezredes, fedélzeti mérnöke A. Sz. Jeliszejev, a műszaki tudományok kandidátusa. A csoportos űrrepülést során az **Sz-6** volt az első olyan űrhajó, amelynek fedélzetén hegesztést hajtottak végre. A három egymást követő napon indult űrhajók csoportos repülésének egyik legfontosabb eredménye, hogy a földi irányítástól független hely és pálya meghatározás - az autonóm navigációs rendszer - és az űrpilóták által irányított űrhajók segítségével (az automatikus űrrendevú eszközei nélkül) is jól megoldható két űrhajó összetalálkozása és megközelítése. Ha a két űrhajón egyszerre oldották meg a navigálási feladatot, akkor egyetlen korrekációs impulzussal elérhetővé vált, hogy néhányszor tíz kilométeres távolságból 500 m-re megközelítse az egyik űrhajó a másikat.

Az **Apolló-12** a program során a második Holdexpedíció, parancsnok C. Conrad, a Holdkomp pilótája A. Bean és a parancsnoki kabin pilótája R. F. Gordon. Az űrrepülés teljes időtartama tíz nap és négy óra harminchat perc volt, a Holdkomp harmincegy óra harmincegy percig volt a Holdon, az asztronauták kétszer szálltak ki munkavégzés céljával. A kiszállások alkalmával Bean hét óra negyvenkettő percet, Conrad pedig hét óra negyvennyolc percet töltött munkával a Hold felszínén. Az 1969. nov. 14-én indított űrhajó a start után 190 km magas Föld körüli pályára állt, az űrhajó mintegy

másfél fordulat megtétele után a harmadik fokozat rakétájának 344 másodperces működtetésével a Hold felé vezető pályára állt. Először alkalmazták az űrhajósok a Föld körüli parkoló pálya elhagyása után azt a hibrid pályát, amelynek üzemanyag-igénye sokkal kevesebb a korábban alkalmazott eljáráshoz képest. Így csupán egy pályakorrekció volt szükséges a Hold - Föld pályára állás érdekében. Az első holdsétánál ezeröttszáz, a másodiknál ezernyolcszáz métert tettek meg a felszínen és a Holdon maradt műszerek működésbe hozatalát követően a visszatérő egység 1969. nov. 20-án indult a Holdról és a szükséges manőverek után kapcsolódott össze az anyaűrhajóval. Miután az űrhajósok átmentek a parancsnoki kabinba és átvitték a szükséges eszközeiket is, a visszatérő egységet leválasztották. Az anyaűrhajó a holdi tartózkodás alatt negyvennégy fordulatot tett a Hold körüli parkoló pályán. A negyvenötödik fordulatot követően bekapcsolták a hajtóműveket és az anyaűrhajó a Föld felé vezető irányra állt. Az asztronauták nov. 24-én a késő esti órákban a Csendes-óceánra, Samoa szigetétől délkeletre szálltak le, karanténban dec. 10-ig voltak.

A **Luna-17** holdszonda és a **Lunohod-1** kereken járó szovjet távirányítású holdjármű. A holdszonda 1970. nov. 10-én indult, tizenkettedikén és tizennegyedikén egy-egy pályakorrekciót követően Hold körüli pályára állt. A Szonda három napos manőverezés után 1970. nov. 17-én sima leszállást hatott végre a Hold felszínén. A leszállás után két és fél órával a Lunohod-1 legördült a szonda szállítóegységének vezetősínjein, húsz méterre eltávolodott a Luna-17-től és megkezdte önálló kutatómunkáját. A holdjármű eredeti három hónapos időtartamot jelentősen túlszárnyalva 318 nap után fejezte be tevékenységét. Munkája során panoráma felvételeket készített a Hold felszínéről mérte a talaj fizikai-kémiai jellemzőit, röntgen és sugárzási vizsgálatokat, valamint lézer-távmeréseket végzett.^[309]

A **Sz-4** és **Sz-5** pilótánélküli űrhajók összekapcsolódásának pillanatait az 1969-ben kiadott "Szojuz 4-5-L" szelvényes postabélyegpár mutatja be, amelyet négy sort tartalmazó kisívben nyomtattak ki. A bélyegpár a kisívvel együtt a [90101-es motívumoldalon](#) látható. A bélyegpár mélynyomással 12:1 1/2-es fűsűfogazással, Légrády Sándor tervei alapján készült, 1969. márc. 21.-1969. dec. 31. között volt általános postai forgalomban.

A **Sz-6**, **Sz-7**, és **Sz-8** űrhajók csoportos ürrepülésének és az **A-12** űrhajó második Holdexpedíciójának emlékét két 1970-es postai kiadású négyes kis bélyegív ábrázolja. Mindkét kis bélyegív a [90102-es motívumoldalon](#) látható, amelyek mélynyomással és 11-es keretfogazással, Kékesi László tervei alapján készültek és általános postai forgalomban 1970. márc. 20.-1970. aug. 31. között voltak.

A **Luna-17** holdszondát és a **Lunohod-1** holdjárművet az 1971-es postai kiadású kis bélyegív fogazott és vágott példányai a [90103-as motívumoldalon](#) mutatják be, amelyek mélynyomással, a fogazott kis bélyegív 11 1/2-es keretfogazással készültek. A kisívek terveit Kékesi László készítette, amelyek 1971. márc. 8.-1971. júl. 31. között voltak általános postai forgalomban.^[310]

A motívum, következő részében az Apolló-13-as és az Apolló-14-es űrhajókkal és a személyzetük által végzett tevékenység legfontosabb mozzanataival ismerkedhetünk meg. A következő két motívumoldalon a Hold meghódításának további mozzanatait és azoknak emléket állító magyar postabélyegeket és blokkokat tekinthetjük át.

Az **Apolló-13** sikertelen Holdra szállási kísérlet volt. Az 1970. ápr. 11-én indított űrhajó-rendszer parancsnoka J. A. Lowell, társai pedig J. Swigert és F. Haise voltak. A Hold felé vezető pálya ismét a már megismert hibridpálya volt, amelyen haladva felrobbant az egyik nagynyomású oxigéntartály, amely megrongálta az űrhajó műszaki egységét. Ennek következtében a teljes energiarendszer működésképtelen lett, és a parancsnoki kabin, szolgáltatás nélkül maradt. Az asztronauták továbbra is

hibrid pályán maradtak az űrhajóban és a Holdkomp hajtóműveinek felhasználásával a houstoni irányító központ utasítására néhány pályamódosítást végeztek. Ennek eredményeként 250 km-es távolságon megkerülték a Holdat, majd rátértek a Földre visszavezető pályára. A sűrű légterbe való visszaérkezést megelőzően leválasztották a megsérült műszaki egységet. A visszatérés előtt a három asztronauta beszállt a parancsnoki kabinba majd miután leválasztotta azt a Holdkomptól. Végül ápr. 17-én a kijelölt szükségleszállóhelyre sikeresen megérkeztek. A Saturn-V hordozórakéta harmadik fokozatát a Holdnak vezérelték. A becsapódást követően négy órán keresztül holdrengéseket észleltek a korábban felállított érzékelő műszerek.

Az **Apolló-14** a program keretében végrehajtott harmadik sikeres Holdra szállás során lett végrehajtvá eredményesen az a program, amely az Apolló-13 balesete miatt nem sikerült. Az űrhajórendszer parancsnoka ezúttal A. B. Shepard, a parancsnoki kabiné S. A. Roosa, a Holdkomp pilótája E. D. Mitchell volt. Az űrhajórendszert 1971. jan. 31-én indították, amelynek a pályáját az előzőekben megismert módszer szerint jelölték ki. Február 5-én érték el a Hold felszínét. Shepard és Mitchell asztronauták a második sétájuk alkalmával, amelyet az előzőt követően kb. ötórás pihenés után folytattak egy Holdkrátert szerettek volna megmászni. Kimerültségük miatt azonban az irányító központból visszairányították őket a Holdkomphoz. Visszatérésük közben fényképeztek és az első alkalommal használt kétkerekű kézikocsira 48 kg kőzetmintát gyűjtöttek a Holdkomp leszállóhelyének környezetében. A parancsnoki kabinban maradt Roosa eközben eredményes kutató és kísérleti programot hajtott végre. Febr. 6-án újra megközelítették a 110 km magas körpályán keringő anyaűrhajót és megkezdték a visszatérést. Közben a Holdkompot szándékosan a Hold felszínére irányították. A Földre érkezés a Csendes-óceán kijelölt térségében történt, ahol rövid időre karanténba kerültek. Ezzel lezárult a Apolló program első szakasza.^[311]

A [90104-es motívumoldalon](#) látható az Apolló-13 űrhajót ábrázoló 1970-es postai kiadású bélyegblokkja fógazott és vágott változatban. Az "1970. Apolló-13-blokk-L" ofszetnyomással 11½-es keretfogazással, Kékesi László tervei alapján készült, és 1970. jún. 10.-1970. nov. 30. között volt általános postai forgalomban.

A [90105-ös motívumoldalon](#) látható az Apolló-14 űrhajót ábrázoló 1971-es postai kiadású fógazott blokk felül önállóan, alul alkalmi borítékon. Az "1971. Apollo-14-blokk-L" mélynyomással 11½-es keretfogazással Légrády Sándor tervei alapján készült és általános postai forgalomban 1971. márc. 31.-1971. aug. 31. között volt.

A [90106-os motívumoldalon](#) látható az "1969. A Hold meghódítása -L" postai kiadású bélyegsor, amely Verne Gyula látomásai szerint sorra veszi a Hold meghódításának fontosabb mozzanatait. A sorozat mélynyomással, 12-es fésűsfogazással, Légrády Sándor tervei alapján készült és 1969. nov. 1.-1970. dec. 31. között volt általános postai forgalomban.

A [90107-es motívumoldalon](#) az "1989-es 20 éve járt az első ember a Holdon-blokk" a Hold meghódításának állít emléket. A motívumoldalon a két blokk fógazott formátumban látható, amelyek közül az egyik alkalmi bélyegzőt is megfigyelhetünk, míg alul a blokk vágott formátumban látható. A blokk ofszetnyomással 12½-es keretfogazással, Forgács Miklós tervei alapján készült és 1989. júl. 12.-1990. júl. 31. között volt általános postai forgalomban.^[312]

A következő két motívumoldalon folytatódik a Szozuz program története, bár az első motívumoldal részben visszalépés, hiszen a Luna-16 után következett Luna-17 tevékenysége, mely utóbbi már kicsit korábban ismertetésre került. Ennek egyszerű magyarázata az, hogy a 90103-as motívumoldal a Luna-17 szonda és a Lunohod-1 holdjármű két egyforma fógazott és vágott blokkját tartalmazza, míg a **Luna-16**-nak csupán a fógazott blokkja található meg a gyűjteményben. Ezért egy korábbi esemény

fogazott blokkja került másodikként azonos motívumoldalra a soron következő **Szojuz-9** űrhajóval. A tizedik motívum utolsó motívumoldala a **Szojuz-11**-es űrhajó történetét eleveníti fel.

A **Luna-16** holdrakéta távirányítással jutott a Holdra, majd miután talajából mintát vett azt a Földre szállította. Feladatot egy speciális mintavételre alkalmas fűróberendezésnek a Hold felszínére juttatásával és a kiemelt Hold-talajmintának egy erre a célra kialakított speciális konténerben való a Földre juttatásával sikerült megoldani. A holdrakéta különböző egységeinek legfontosabb részét az univerzális szállítóegység képezte. Ennek feladata volt a Föld - Hold pályán végzendő pályakorrekciók végrehajtása, a Hold-körül pályára állítás és a Hold-Föld rakéta sima Holdat érésének, illetve a talajmintavevő fűróberendezés működésének biztosítása. A **L-16** holdszonda 1970. szept. 12-én, húsz perccel a start után parkoló pályáról indult a Hold irányába. Útközben pályakorrekciót hajtott végre és ezután szeptember 17-én a holdszonda fékezőhajtóművének bekapcsolásával 110 km magas, 1 óra 59 perc keringési idejű Hold-körül pályára állt. A következő három napon került kialakításra a 15-106 km magasságú leszállópálya. Ennek hold közeli pontjában szeptember 20-án mintegy négy és fél percre bekapcsolták a fékezőhajtóművet és megkezdődött a leszállás. A hajtómű ismételt beindításával 760 m-től 20 m magasságig 2,5 m/s-ra csökkentették a leszállás sebességét. Ezen a magasságon a főhajtóművet kikapcsolták és a két segédhajtómű lépett működésbe, amelyek a gamma sugaras magasságmérő utasítására kapcsolódtak ki a felszín közvetlen közelében, majd a Luna-16 simán Holdat ért.

A Hold-Föld rakétát szeptember 21-én a leszállás után több mint 16 órával később indították a Holdról. A felszállás időpontját és az indítás sebességét igen pontosan kellett meghatározni ahhoz, hogy a leszállás a Szovjetunió déli területein legyen megvalósítható, mert a rakétarendszer csak egyszeri indításra volt alkalmas és pályakorrekcióra nem volt lehetőség. A leszállóegység Dzserekazgan várostól délkeletre nyolcvan kilométerre ért földet.

A **Szojuz-9** kétszemélyes űrhajó, amely a kísérlet idején rekordhosszúságúnak számító két és fél hetes űrrepülést hajtott végre. A **Sz-9** 1970. jún. 1-én indult, majd hamarosan Föld-körül pályára állt. Az űrhajó parancsnoka A. G. Nyikolajev ezredes, fedélzeti mérnöke V. I. Szevasztyjanov, a műszaki tudományok kandidátusa. A kísérlet fő feladata az ember hosszú idejű űrrepülésének előkészítése. A **Sz-9** leszállókabinja 1970. jún. 19-én az űrutazás tizennyolcadik napján ért Földet. A leszállás utáni orvosi vizsgálat azt mutatta, hogy az asztronauták jól viselték a hosszú ideig tartó súlytalanságot azonban szervezet re-adaptációjához a vártnál hosszabb időre volt szükség. Az űrhajó kabinjából való kiszálláshoz segítségre volt szükség és a kímélés érdekében hordágyon szállították el az asztronautákat. Nyikolajev és Szevasztyjanov a leszállást követően még két napig úgy érezték magukat, mint a centrifugában két, két és félszeres túlterhelés alkalmával. Az első héten bizonytalan volt a járásuk és négy-öt napig rosszul aludtak, amely problémák csak a tizedik nap után múltak el véglegesen. Mindketten lefogytak és súlyvesztéseiket csak a visszatérést követő második hét végére nyerték vissza.

A **Szojuz-11**: háromszemélyes szállító űrhajó, amely a Föld első űrállomására az első legénységet juttatta el a **Szaljut-1** űrállomásra, ahol az űrhajósok huszonkét és fél napot dolgoztak. Az űrhajó 1971. jún. 6-án indult, parancsnoka G. Ty. Dobrovolszkij alezredes, fedélzeti mérnöke V. Ny. Volkov, kutatómérnöke V. I. Pacejev volt. 1971. június 7-én az űrrepülés második napján az űrhajó automatikus üzemmódban száz méteres távolságig közelítette meg az űrállomást. A további vezérlést és az összekapcsolást az űrhajósok kézi módszerrel oldották meg. A mechanikus kapcsolat megteremtése után egyesítették az űrhajó és az űrállomás elektromos és hidraulikus rendszereit, ellenőrizték a hermetizált átjárót, az űrállomás fedélzeti berendezéseit és mikroklimáját, majd átszálltak az űrállomásra. Munkára és pihenésre a három űrhajós több mint három hétig az űrállomás helységeit vagy az űrhajó

orbitális kabinját használta. A kutatási program jún. 29-i befejeztével megkezdték a Földre való visszatérés előkészületeit és a visszatérésre szánt anyagot és eszközöket az űrhajóra vitték, majd maguk is helyet foglaltak a leszálló kabinban. Ezek után leválasztották az űrhajót az űrállomástól, majd eltávolodásukat követően bekapcsolták a fékező hatóművet és az űrhajó rátért a leszálló pályára. Ezután bekövetkezett a sűrű légkörbe való visszatérés alkalmával természetes módon fellépő rádióösszeköttetés megszakadása. A rögzített repülési adatok utólagos elemzése kimutatta, hogy ezt a pillanatot megelőzően rohamos mértékben megkezdődött kiegyenlítődni a légnyomás, mivel az erre szolgáló szelep **idő előtt** kinyílt. A külső és belső nyomás olyan gyorsan lett azonos szintű, hogy az oxigénadagoló berendezés ilyen sebességgel nem tudta az szükséges mennyiséget a megfelelő ütemben biztosítani. Így a hirtelen fellépő nyomáscsökkenés és oxigénhiány együttesen a három űrhajós halálát okozta. A leszálló kabin június 30-án tért vissza a halott űrhajósokkal. Ettől kezdve a visszatéréskor a szkafander viselése kötelezővé vált, bár a **Sz-11**-et úgy tervezték, hogy erre sem a felszálláskor, sem a leszálláskor nincs szükség. Ezt a feltételezést a gyakorlat sajnos nem igazolta. ^[313]

A 90108-as motívumoldalon az "1971. Luna-16-blokk-L" mélynyomással 11½-es keretfogazással Kékesi László tervei alapján készült és 1971. jan. 15.-1971. jún. 30. között volt általános postai forgalomban. A blokk a motívumoldal felső részén látható, alul pedig az "1970. Szojuz-9 blokk-L", amely szintén mélynyomással 11½-es fésűsfogazással Kékesi László tervei alapján készült. Általános postai forgalomban 1970. szept. 4.-1971. febr. 28. között volt.

A 90109-es motívumoldalon látható az "1971. Szojuz-11-Szaljut blokk-L" fogazott és vágott példánya, amely mélynyomással, 12½-es keretfogazással, Kékesi László tervei alapján készült és 1971. okt. 4. - 1972. márc. 31. között volt általános postai forgalomban. ^[314]

11 AZ ŰRÁLLOMÁSOK ÉS A KÖZÖS ŰRREPÜLÉS PROGRAMJA

Az amerikai Mars-kutatás programjának történetét idézi fel a következő motívum három motívumoldal. A **Mariner** az USA bolygókutató űrszondáinak sorozatának neve. Az Egyesült Államok Nemzeti Légügyi és Űrhajózási Igazgatóság (NASA) programjának részét képezi. A kutatás célpontja szerint lehetnek Vénusz rakéták (**M-2** és **M-5**), Mars-rakéták (**M-4**, **M-6**, és **M-7**, **M-9**), Merkúr és Vénusz rakéták, mint a **M-10**, vagy Jupiter és Szaturnusz felé indított rakéták, mint a **M-11**, és a **M-12**. A program 1962 óta folyik, jelentős eredményekre vezetett elsősorban a Mars, kisebb mértékben a Vénusz és a Merkúr kutatásban.

A **M-9-et** a **M-8** sikertelen indítása után bocsátották fel 1971-ben, rendkívül kedvező időjárási körülmények között, amely lehetővé tette nagyobb tömegű Mars-rakéta felbocsátását és azt követően a parkoló-pálya mellőzését is. Ez volt az első olyan űreszköz, amely idegen bolygó mesterséges holdjaként működött. A tudományos méréseket segítő berendezések a rakéta fedélzetén a két televíziós kamera, az ultrabolya spektrométer, az infravörös érzékelő radio-méter és az infravörös interferometrikus spektrométer. Az általuk mért adatokat digitális magnetofonon rögzítették és az erre alkalmas időpontban lényegesen lassabb ütemben sugározták vissza a Föld felé. Az űreszköz minden műveletét a fedélzeti számítógép határozta meg, bár a program a Földről módosítható volt. A **M-9** helyzetének megállapítását a Mars-körüli pályán való keringése közben, illetve a különböző érzékelőknek a szükséges helyzetbe állítását három tengely körüli hideggázzal működő rakéta biztosította. A Földdel való kapcsolattartást több rádióadó és három féle antenna biztosította. A rakéta keringési sebességét, 1971. nov. 15-én a fékezőrakétákkal csökkentették le, amellyel a rakéta végül a kívánt **Mars-körüli** ellipszis pályára állt. ^[315]

A [90111-es](#) motívumoldalon felül látható 1972-es postai kiadású szelvényes bélyegpár alkotta sorozat mélynyomással, 11½:12-es fésűsfogazással Légrády Sándor tervei alapján készült, az alatta látható négy sorból álló kisívben nyomtatták. Általános postai forgalomban 1972. márc. 30.-1972. dec. 31. között voltak.

A [90112-es](#) és a [90113-as](#) motívumoldalon az 1974-es postai kiadású bélyegsor és bélyegblokk látható, mindkettő mélynyomással és Czeglényi Ádám tervei alapján készült. A bélyegsor 12¼:12-es fésűsfogazással, a fogazott blokk 12½-es keretfogazással került postai forgalomba, amelynek időtartama a bélyegsornál 1974. márc. 11. - 1974. dec. 31. a blokk esetében 1974. márc. 31.-1974. júl. 31. között volt.^[316]

12 KIBŐVÍTETT HOLDKUTATÁSI PROGRAM

Az Apolló program folytatását és zárását követhetjük nyomon a következőkben, amelynek során megismerkedhetünk a kutatások hatékonyságát jelző részletekkel is. A motívum utolsó motívumoldalán szó esik az időközben a Vénusz bolygó kutatására indított Venyera-8 szondáról, illetve a Holdkutatás programjának egyik folytatását jelentő Skylab űrállomásról.

Az **Apolló-15** útja volt az első bővített tudományos programmal végrehajtott Holdra szállások közül. Az **A-15** parancsnoka D. R. Scott volt, az Endeavour (igyekezet, törekvés) nevű parancsnoki kabin, pilótája A. M. Worden a Falcon (súlyom) névre keresztelt Holdkomp pilótája pedig J. Irwin volt. Az űrrepülés célja a korábban megkezdett kutatások intenzív folytatása, elsősorban a Hold globális megfigyelése, lokális mágneses terének mérése, valamint aktív szeizmikus tevékenység előidézésével a Hold belső szerkezetének beható vizsgálata. Az időigényes kutatómunka elvégzéséhez megnövelték a Holdon való tartózkodás időtartamát hatvanhét órára, háromra növelték a panoráma felvételek készítésére alkalmas kamerák számát és azok működési idejét is megnövelték. A holdkomp hét kilométeres körzetében nagyobb mennyiségű, mintegy hetvenhét kilogrammnyi kőzetmintát gyűjtöttek. A Hold körüli parkoló pályán a gravitációs tér szerkezetének, valamint a napszél hatásának vizsgálata céljából a Hold körüli pályára juttattak egy műszeres holdacskát.

Az űrhajót 1971. júl. 26-án indították, július 29-én állt Hold körüli parkoló pályára és ezután július 31-én a "Falcon" Irwin és Scott űrhajósokkal elérte a Hold felszínét. Az űrhajósok három kirándulást tettek, amelynek során tevékenységüket egy holdautó segítette, ami csökkentette az erőfeszítéseket és az idő előtti elfáradást. Végül hatvanhét órányi tartózkodás után az asztronauták elhagyták a Hold felszínét. Az anyaűrhajóval történt összekapcsolás, és átszállás után a visszatérő egységet leválasztották és a Holdnak ütköztették. Az ütközés eredményei, illetve hatásának adatai alapján elkészülhetett a Hold-felszín gravitációs térképe. Az anyaűrhajó visszatérése közben Worden űrhajós mintegy harminc perces űrsétát végzett, amelynek során biztonságba helyezte a külső, nagy felbontóképességű kamerából a filmkazettát és összegyűjtötte a kiszolgáló egység fontosabb felszerelési tárgyait. Az űrhajót a parancsnoki kabinon erre a célra kiképzett nyíláson keresztül hagyta el. Az űrhajó parancsnoki kabinja a három űrhajóssal tizenkét nap és hét órás repülőút után a Csende-óceán előre kijelölt körzetében ereszkedett le. A leszállás sikeres volt annak ellenére, hogy az ejtőernyő nem nyílt ki. Az űrhajósokat ez alkalommal először mentették fel a karanténban való tartózkodás alól.

Az **Apoló-16** indítása volt a második kibővített programmal végrehajtott Holdra szállás. Az űrhajórendszer parancsnoka J.W. Young, a "Casper" nevű parancsnoki kabin pilótája T. K. Mattingly, az "Orbit" nevű Holdkomp pilótája C. M. Duke voltak. Az űrrepülés célja az előzőleg megkezdett A-

15-ös program folytatása, amelynek érdekében a Holdon tartózkodás és a panoráma felvételeket készítő kamerák működési idejét is meghosszabbították. Az **A-16** űrhajórendszert 1972. ápr. 16-án indították, a pályára állás és a Hold megközelítésének módja az előző űrhajóéhoz hasonlóan történt. A parancsnoki kabin fő-hajtóművében történt meghibásodás és más technikai nehézségek miatt azonban az űrrepülés idejét huszonöt órával kellett csökkenteni. A Holdra szállást Young és Duke hajtotta végre a tervezett időhöz képest bizonyos késéssel, április 21-én érték el a Hold felszínét. Felállítottak többek között egy UV- kamerát is, amelyhez spektrométer tartozik. Méréseket végeztek továbbá a lokális és globális mágneses tér irányára, a felszín mechanikai viszonyaira, a kozmikus sugárzás energiájára és tömegeloszlására, a napszél töltött részecskéinek összetételére vonatkozóan. A Holdról történt indulás után a Holdkomp visszatérő egysége össze kapcsolódott az űrhajóval, majd az átszállás után szintén a szeizmikus kísérletek céljával a Holdnak ütköztették. Elindították a Hold egy újabb kis műholdját is április 24-én. A parancsnoki kabin a három űrhajóssal 1972. ápr. 27-én a Csendes-óceánra ereszkedett le, az űrhajósok nem kerültek karanténba.

Az **Apolló-17** útja az Apolló program utolsó Holdra szállása, a kísérletsorozat tudományos szempontból legeredményesebb és leghosszabb űrrepülése. Az űrhajó parancsnoka E. A. Cernan az "America" nevű parancsnoki kabin pilótája R. E. Evans, a "Challenger" (kihívás) nevű Holdkomp pilótája pedig H. H. Schmitt. Az űrrepülés hatékonyságát éppen az ő geológusi tevékenységének lehet köszönni. Az **A-17** közel háromszáz két órás űrrepülési ideje alatt az űrhajósok mintegy hetvenöt órát tartózkodtak a Holdon és több mint huszonhárom órát töltöttek a Holdkompon kívül. A holdautóval közel negyven kilométert tettek meg és száztizenhárom kilogramm kőzetmintát gyűjtöttek. Az űrhajót 1972. dec. 7-én indították és zavartalan repüléssel érték el a Hold környezetét, ahonnan négy nap múlva Cernan és Schmitt leszállt a Hold felszínére. A gravitációs méréseik eredménye, hogy a Holdnak merev magja van.

A leszállás helyéhez közeli hegy lábánál végzett hasonló mérésekből azt a következtetést vonták le a geológus szakember segítségével, hogy a völgyet kitöltő anyagnál könnyebb anyag meredekebben ereszkedik le a völgy határánál egy méteres mélységbe. Az űrhajósok és a mérési dokumentumok december 14-én a visszatérő egységgel elhagyták a Holdat. Az anyaűrhajóval való összekapcsolódás után az utolsó holdutazás résztvevői a Csendes-óceánra dec. 19-én szálltak le. A Hold felszínén maradt sok érzékelő, illetve a három műhold műszerei és kamerái, amelyek mérési adatai még tovább érkeztek a Földre. A gyűjtött anyagmintákat tizenhárom nemzet közel kétszáz tudósa tanulmányozta. A becslések szerint közel kétszázötven fő kutatóhely és mintegy nyolcszáz mellék kutatóhely kapcsolódott a feldolgozási programhoz. A műszaki eredményeket, illetve a program lerövidítése miatt felszabaduló űreszközöket a későbbiekben bemutatásra kerülő Skylab és Szojuz-Apolló űrrepülés hasznosította. Az Apolló-18: a Skylab űrállomás első személyzetét feljuttató űrhajó, hivatalos nevén Skylab-2. Az Apolló-19 vagy Skylab-3 a második személyzetet, míg a harmadikat a z Apolló-20, vagy Skylab-4 űrhajó juttatta fel az űrállomás fedélzetére, míg az Apolló-21 űrhajó az első Szojuz-Apolló program keretében használt amerikai űrhajó volt.

A **Venyera-8** szovjet Vénusz-szonda leszállóegysége először érte el simán a Vénusz nappali oldalát és onnan a meteorológiai adatokon kívül talajvizsgálati eredményeket is közvetített. Feladata a bolygóközi térség fizikai jellemzőinek vizsgálatán kívül leszállni a Vénusz Nap által megvilágított, hajnali oldalára és ott méréseket végrehajtani. A megvilágított oldalra való leszállás azzal a nehézséggel jár, hogy a Földről a Vénusznak csak egy keskeny sarlóját látni és onnan a Föld csak igen alacsony szögben látszik ezért a rádióközvetítés Földre irányítása nehezebb feladat. A Venyera-8 űrszonda 1972. márc. 27-én indult a Vénusz felé. Útközben 1972. ápr. 6-án pályakorrekciót hajtottak végre és ezt követően száztizenhét nap után 1972. júl. 22-én az űrszonda leszállóegysége levált és közel további egy óra múlva elérte a Vénusz felszínét. A leválás és leszállás ideje alatt és azt követően még ötven percig továbbította

információit a Földre.

A **Skylab-1** az első amerikai űrállomás hivatalos jelzése, amelyet 1973. május 14-én indítottak. Az űrállomás pályára állása balszerencsés körülmények között zajlott le, mert a startot követő hetvenharmadik másodperctől a fellépő rezonancia miatt levált a hővédő pajzs egyik fele, egy megközelítőleg hetven négyzetcentiméteres borítólemez. Negyvenegy perccel a start után a rádiójelzés érkezett, hogy az automatika nem képes az állomásblokk beszorult napelem szárnyát kinyitni emiatt a termelt elektromos energia a tervezettnél kevesebb volt. Ezért az űrállomás első huszonnyolc napos útjára a személyzetet szállító Apolló-18 űrhajó indítását is el kellett halasztani, amelyre 1973. máj. 25-én a tervezettnél tíz nappal később került sor. Ez alatt a burkolólemez űrbeli kicserélésére kiképezték az első személyzet tagjait és a burkolólemez is elkészült.

A **Skylab-2** az űrállomás első legénységét szállította az űrállomásra, akik C. Conrad parancsnok, J. P. Kerwin orvos tudományos vezető és az űrhajó pilótája P. J. Weitz volt. Az Apolló-18 űrhajó (a Skylab-2) és a Skylab-1 űrrandevűjára 1973. máj. 25-én került sor. Pihenő után a három űrhajós át szállt az űrállomásra, ahol a hőmérséklet már ötvenöt Celsius fokra emelkedett, amit a magukkal vitt ideiglenes hővédő ernyő üzembe helyezését követően sikerült harminc fok alá csökkenteni. A súlytalansághoz való alkalmazkodás után kezdtek csak hozzá a csökkentett kutatási programjuk végrehajtásához. A június 7-én tett első űrsétájuk alkalmával hozzáláttak a beszorult napelem szárny kiszabadításához és miután kinyitották a közben befagyott napelemeket is ez a napelem szárny is elkezdett elektromos energiát termelni. Június 19-én Conrad és Weitz a tervezett filmkazetta cserék mellett még kisebb javításokat is elvégzett. Az akkumulátorok közül soknak a feltöltésére nem kerülhetett sor az elégtelen mennyiségű elektromos energia miatt és ezt a hibát a földi távirányítással sem tudták megoldani. Conrad az előzetes földi kísérletek tapasztalatai alapján egy erős kalapácsütéssel háritotta el a probléma okát. A kutatási program befejezése után az űrhajósok rendbe tették az űrállomást, majd átszálltak az Apolló-18 parancsnoki kabinjába és elválasztották az Apollót a Skylab-1-ről. Ezután még néhány felvételt készítettek a kijavított űrállomásról, majd megkezdték az előkészületeket az óceáni leszálláshoz. A Skylab-2 1973. július 28-án simán leszállt. Az űrhajósok orvosi vizsgálata azt mutatta, hogy a mintegy két hónapos űrexpedíciónak nincs akadálya.

A **Skylab-3** újabb háromszemélyes Apolló űrhajót, amely az űrállomás második személyzetét vitte ötvenkilenc napos űrrepülésre, 1973. júl. 28-án indították. Az űrhajó parancsnoka A. L. Bean, a tudományos program vezetője O. K. Garriott elektromérnök, az űrhajó pilótája J. R. Lousma volt. A kísérlet fő feladatai az első két hónapos űrrepülés végrehajtása, valamint nagy mennyiségű csillagászati, földfotózási és technológiai megfigyelés végrehajtása. Nem sokkal a start után az űrhajósok az űrhajóban oxidáló-anyag szivárgást észleltek, amely később megismétlődött és az űrhajóban bekövetkező robbanással fenyegetett. Ezért előkészítették a következő expedíció hordozórakétáját és egy speciális öt űrhajós szállítására alkalmas mentő Apolló űrhajót. A szivárgás abbamaradt és ezért a mentésre nem került sor. Az **Apolló-19** július 28-án megközelítette a Skylab-1-et, össze kapcsolódott vele, majd az űrhajósok átszállhattak az űrállomásra és megkezdték a tudományos munkát. A súlytalansághoz nehezebben alkalmazkodó űrhajósok kérésére az első űrsétát háromszor is elhalasztották, végül augusztus 6-án került rá sor. Lousma és Garriott űrhajósok egy új véglegesnek szánt négyzetes hő védő hálót feszített ki az első legénység által kinyitott és ideiglenesen beborított felület fölé. Második űrsétájukat a filmkazetták kicserélésére használták fel. Az űrállomáson töltött két hónap alatt a három űrhajós annyira megszokta a súlytalanság állapotát, hogy eredeti kétszáz órás megfigyelési tervüket háromszázöt órára teljesítették. A sikeres program után 1973. szeptember 25-én tértek vissza a Földre.

A **Skylab-4** a harmadik háromszemélyes szállító űrhajó az **Apolló-20**-as, amely az űrállomás harmadik

legénységét vitte nyolcvannégy napos rekordhosszúságú űrrepülésre, és amelyet 1973. nov. 16-án indítottak. Az űrhajó parancsnoka G. P. Carr, a tudományos program vezetője E. G. Gibson napfizikus, az űrhajó pilótája W. R. Pogue volt. A kísérlet fő feladata a tudományos kutatómunka mellett az ember súlytalanságtűrő képességének vizsgálata több hónapos űrrepülés során. Külön feladatként kapták meg az űrhajósok a Kohoutek üstökös fényképezését és a radarantennák megjavítását. Az **A-20** még a start napján csatlakozott a Skylab-1 űrállomáshoz és az űrhajósok ezt követően megkezdték rendszeres munkájukat. November 22-én Pogue és Gibson megjavította az antennák mozgó mechanizmusát és filmet is cserélt a felvevőben. A filmcserét megismételték második űrsétájuk alkalmával is december 25-én, amikor fő feladatuk a Kohoutek üstökös napközei tevékenységének fényképezése volt. A második legénységhez hasonlóan a harmadik is jóval túlteljesítette előírt kutatási programját. A tervezettnél két és félszer hosszabb ideig figyelték meg a Napot és a Kohoutek üstökösét, valamint a technológiai, fémolvasztási, ötvözési, forrasztási kísérleteket is jóval többször hajtották végre. Az utolsó űrsétán 1974. február 3-án összegyűjtötték a leexponált filmeket, három nappal később stabilizálták az űrállomás pályáját és helyzetét. Ezután a három űrhajós az űrállomásról az űrhajóra átvitte a mintegy nyolcszáz kilogrammot kitevő megfigyelési anyagot, leválasztották az űrhajójukat és február 8-án visszatértek a Földre. A három űrhajós az utólagos orvosi vizsgálatok szerint is különösebb utóhatások nélkül, jól viselte a majdnem három hónapig tartó űrutazást. A harmadik legénység visszatérése után kikapcsolták a Skylab-1 űrállomás valamennyi fedélzeti rendszerét, amely ezután passzív mesterséges holdként keringett az 1979 júliusáig történő lezuhanásáig.^[317]

A 90121-es motívumoldalon felül és alul az Apolló-15 és Apolló-16 blokkok fogazott változatai láthatók. Az "1972. Apollo-15-blokk-L" mélynyomással, 12¼-es keretfogazással Légrády Sándor tervei alapján készült. 1972. jan. 22.-1972. jún. 30. között volt általános postai forgalomban. Az "1972. Apolló-16-blokk-L" mélynyomással 12½-es keretfogazással Kékesi László tervei alapján készült és 1972. okt. 10.-1973. febr. 28. között volt általános postai forgalomban.

A 90122-es motívumoldalon felül az 1972. Apolló-16-blokk-L vágott változata látható és alul ugyanez a blokk alkalmi borítékon figyelhető meg.

A 90123-as motívumoldalon felül az "1973. Apolo-17-blokk-L" fogazott változata látható, alul ugyanez a blokk alkalmi borítékra került. A bélyegblokk mélynyomással 12¼-es keretfogazással Cziflányi Ádám tervei alapján készült és 1973. jan. 15. -1973. jún. 30. között volt általános postai forgalomban.

A 90124-es motívumoldalon felül az "1973. Vénusz-8-blokk-L" látható, amely mélynyomással 12¼-es:12½-es keretfogazással Vertel József tervei alapján készült és általános postai forgalomban 1973. márc. 12.-1973. júl. 31. között volt. Az alul látható "1973. Skylab-blokk-L" mélynyomással 12¼-es keretfogazással Kékesi László tervei alapján készült, és 1973. okt. 16.-1974. febr. 28 között volt általános postai forgalomban.^[318]

13 A BOLYGÓKUTATÁS TÖRTÉNETE

A **Luna-21** 1973. jan. 15-én egy mozgó holdlaboratóriumot a **Lunohod-2**-öt juttatta a Hold felszínére, mely folytatta a Lunohod-1 által megkezdett kutatótevékenységet. A bolygó kutatás történetének másik fontos állomását jelentette a **Szojuz-Apollo** program végrehajtása, amelynek során, a 90101-es motívumoldalon megismert szovjet űrhajók közül a Szojuz 19 űrhajó kapcsolódott össze az előző motívum során megismert Apollo-21 űrhajóval. Az összekapcsolás csillagászati időben a Szojuz-19

startjával 1975. júl. 15-én kezdődött délután, majd az esti órákban folytatódott még aznap az Apollo-21 startjával. A **Sz-19** parancsnoka A. Leonov, fedélzeti mérnöke V. Kubaszov, az **A-21** parancsnoka T. Stafford, a parancsnoki kabin pilótája V. Brand és a dokkoláshoz szükséges légszilip pilótája D. Slayton. Az **A-21** kisebb pályamódosítás után - a korábbi kísérletek során használt módszerrel - a röppályán orrára vette a légszilip egységet, amely a két űrhajó belső tere közötti légnyomáskülönbséget hidalta át. Ez az egység szolgált ugyanakkor az űrhajósok részére az egyik, vagy másik irányban elvégezhető átszállásra is, ahol egyidejűleg két űrhajós tartózkodhatott. A légszilip meglétét követően mindkét űrhajó pályamódosításokat végzett majd létrejött az **A-21** űrrandevúja, majd csatlakozása a **Sz-19**-hez. Az zsilipben tartózkodás után megtörtént a Stafford és Slayton által végrehajtott átszállás a Sz-19-re, majd visszatértek az **A-21**-re. Ezután Leonov és Brand egymás után egyedül átment az **A-21**-re, és a **Sz-19**-re. A következő lépésben Stafford Leonovval átment a **Sz-19**-re, és a Brand Kubaszov páros pedig az **A-21**-re. Az utolsó lépésben mindenki visszatért eredeti helyére Stafford az **A-21**-es, illetve Kubaszov a **Sz-19**-es űrhajó fedélzetére.

Az átszállásokat követően az **A-21** eltávolodott a **Sz-19**-től és újabb megközelítési és összekapcsolási manővert hajtott végre, amit egy újabb szétválást követően a Szojuz aktív részvételével is megismételtek. A két űrhajó 1975. júl. 19-én véglegesen szétvált egymástól és külön folytatta repülését. A **Sz-19** július 21-én leszállt, az **A-21** folytatta programját, majd az űrhajó leszállásával 1975. júl. 25-én helyi idő szerint az esti órákban befejeződött a Szojuz-Apollo program.^[319]

A [90131-es motívumoldalon](#) két szovjet postabélyegblokk látható, amely a Luna 21 és a Lunohod-2 Holdra szállását és a tudományos tevékenység megkezdését ábrázolja. A blokkok Mitchel katalógus szerinti sorszáma: Block 85 és block 86, a bélyegeké pedig a blokkok sorszámának megfelelően, 4109-4111, illetve 4112-4114.

A [90132-es motívumoldalon](#) az "1975. Szovjet-amerikai közös űrrepülés-L" magyar postabélyegsor, középen pedig a "Szojuz-Apollo" szovjet postabélyegblokk látható. A sorozat mélynyomással 12:1 1/2-es fésűsfogazással Kőműves István tervei alapján készült és általános postai forgalomban 1975. júl. 7.-1976. dec. 31. között volt. A szovjet postabélyegblokk Mitchel katalógus szerinti sorszáma: block 105, a bélyegé 4375.^[320]

A [90133-as motívumoldalon](#) felül A. Leonov a Szojuz-19 parancsnokának arcképe látható az üres levelezőlapon. Alul egy 1987-es keltezésű, Magyarországra címzett amerikai postai boríték a kézbesítési díjnak megfelelő bélyegekkel, melyek között az 1975-ös kiadású Szojuz-Apollo amerikai bélyegpár is megtalálható. A bélyegpár Mitchel katalógus szerinti sorszáma: 1179 és 1180.^[321] A többi amerikai postabélyeg azonosítása nem történt meg.

A [90134-es motívumoldalon](#) az "1975. Szovjet-amerikai közös űrrepülés-blokk-L" fogazott és vágott példányai láthatók. A blokk mélynyomással, fogazott változata 12 1/4-es keretfogazással Kőműves István tervei alapján készült, és 1975. júl. 7.-1976. dec. 31. között volt általános postai forgalomban.

14 FANTASZTIKUM AZ ŰRKUTATÁSBAN

Ebben a motívumban új részletekkel egészül ki a bolygó kutatás, melyet kissé összekapcsolunk a híres regényíró Verne Gyula látomásaival, aki a "Nyolcvan nap alatt a Föld körül" című regénye után hasonló munkában fogalmazta meg látomásait az "Utazás a Holdba" című regényében.

A **Viking-1** amerikai egyfokozatú magas légkörkutató rakétasorozat, amely egyben új szerkezetek kipróbálására is szolgált. 1951-től a haditengerészet részére fejlesztette a Glenn Martin gyár. 1975-ben ebből a típusból kettőt indítottak a Mars bolygó tanulmányozására. Részben ugyanilyen céllal indultak korábban a Mariner űrszondák is, amelyek elsődleges célja, hogy az élet kimutatására műszeres egységet juttassanak a Mars felszínére, másrészt a bolygót pontosabban feltérképezzék. A szonda leszálló egysége földi rádió parancsra válik le a Mars körül keringő egységről és a bolygó felszínétől hat kilométeres távolságig aerodinamikai fékezéssel halad, amely után a fékezés egy tizenhét méter átmérőjű ernyővel folytatódik. Mintegy ezerötven méteres távolságban az ernyő leválik és rakétafékezés után érkezik a leszálló egység a bolygó felszínére.

A [90141-es](#) és [90142-es](#) *motívumoldalakon* a bolygó kutatás történetét feldolgozó magyar postai bélyegsorok és blokkok láthatók. Az "1970. Bolygó kutatás-L" postabélyegsor mélynyomással 11-es fésűsfogazással, Vertel József tervei alapján készült és általános postai forgalomban 1976. nov. 11.-1977. dec. 31. között volt. A postabélyegblokk hasonlóan mélynyomással, azonban 12½-es keretfogazással készült szintén Vertel József tervei alapján. Rövidebb ideig, 1976. nov. 11.-1977. ápr. 30. között volt általános postai forgalomban. A bélyegképeken a Vénusz és a Mars kutatásának legújabb eszközei láthatók. Az 1977-es kiadású "A Szputnyiktól a Vikingig" postabélyegsor ofszetnyomással 11¾-es fésűsfogazással Varga Pál tervei alapján készült és 1977. szept. 20.-1978. dec. 31. között volt általános postai forgalomban. Az "1977. A Szputnyiktól a Vikingig-blokk-L" ugyancsak ofszetnyomással és Varga Pál tervei alapján, azonban 11½-es keretfogazással készült, és rövidebb ideig volt 1977. szept. 20.-1978. febr. 28. között általános postai forgalomban.

A [90143-as](#) és [90144-es](#) *motívumoldalakon* az "1978. Fantasztikum az űrkutatásban" postabélyegsor és blokk látható, melyet Jules Verne születésének százötvenedik évfordulója emlékére adtak ki. A bélyegsor ofszetnyomással 11¼-es fésűsfogazással Varga Pál tervei alapján készült és 1978. márc. 10.-1979. dec. 31. között volt általános postai forgalomban. Az "1978. Fantasztikum az űrkutatásban - Verne-blokk-L" szintén ofszetnyomással és Varga Pál tervei alapján, azonban 12:11½-es keretfogazással készült és általános postai forgalomban 1978. aug. 21.-1979. jan. 31. között volt. [\[322\]](#) Alatta a Szovjetunióknak az űrkutatás terén megvalósuló nemzetközi összefogásban való részvételét hirdető másik blokk, amelynek Mitchel katalógus szerinti sorszáma: Block 129, a bélyegé 4734. [\[323\]](#)

15 A SPACE SHUTTLE ÉS A SZOVJET - MAGYAR KÖZÖS ŰRREPÜLÉS

Az amerikai **Space Shuttle** volt az első többször felhasználható űrrepülőgép rendszer, amelynek orbitális egysége repülőgép módjára tér vissza a világűrből a Földre. A NASA 1971-től fejleszti a Saturn hordozórakéták helyettesítésére és az 1980-as évek űrkutatási feladataira. Szerkezetét tekintve az összeszerelt, indításra előkészített rendszer két szilárd hajtóanyagú gyorsító rakétából és a közéjük erősített folyékony hajtóanyag tartályból, valamint a tartályra erősített orbitális egységből, az űrrepülőgépből áll. Az orbitális egység az Orbiter repülőgép egy kettős deltaszárnyú függőleges vezérsíkkal épített szerkezet, amely teljes egészében visszatér a Földre. Kezelőszemélyzete három fő, a parancsnok, a másodpilóta és a hasznos teher specialistája. A kétszintes fedélzet felső részén a pilótafülke és a rakodótér, alsó részében négy utas, a készleteik, valamint a hajtóanyag készlet helyezkedik el. Ez az űrrepülőgép az első női űrhajósok szállítására alkalmas űrrepülőgép, amelyet az ilyen feladatra külön átalakítás nélkül lehet felhasználni. A fő-hajtómű üzemideje hét és fél óra vagy száz indítás. A keringési pályán végzett kisebb manőverekre és a fékezésre további két darab, mintegy 26,7 kN tolóerővel rendelkező hajtómű segíti. Indulásnál a két szilárd gyorsító rakéta együtt üzemel az

űrrepülőgép három darab fő-hajtóművével, mely fokozat 43,5 km magasságban kiég, leválik, és ejtőernyős fékezéssel leszáll a tenger felszínére. Itt kihalásszák és újbóli felhasználás céljából visszaszállítják az indítóhelyre. A szétválást követően az űrrepülőgép emelkedő üzemmódban halad és a fő-hajtóművek külső hajtóanyagtartályaiból kapja az üzemanyagot. Ennek kifogyása után mintegy 110-120 km magasságon leoldják a tartályt, amely ezt követően a Föld légkörében megsemmisül. Ezután az űrrepülőgép a saját tartályaiból fogyasztja az üzemanyagot és eléri a 185 km magasságot és 28300 km/h repülési sebességet és rátér az első Föld körüli pályájára. Készletei hét és harminc nap közötti űrrepülést tesznek lehetővé. Visszatérésnél fordított helyzetű rakétás fékezés után megfordul, 120 km magasságban 28100 km/h sebességgel lép be a légkörbe. A siklópálya hossza a leszállási pontig 1460 km hosszú, a pálya oldalsíkja változtatható szükség esetén több száz kilométerrel.

A **Space Shuttle** űrrepülőgép rendszer első űrrepülését 1981. ápr. 12-14 között a Columbiával végezték. A Columbia közép-európai idő szerint 13.00-kor indult J. Young veterán parancsnokkal és R. Crippen újonc űrhajóssal. A fő feladat az űrrepülőgép kipróbálás 54 órás harminchat keringéssel végrehajtott repülés során. A sikeres berepülés után a második napon az Indiai-óceán felett, a leszállóhelytől 11000 km-re, rakétás fékezéssel kezdődött meg a visszatérés. A sűrűbb légkörbe való visszatérés során jól vizsgáztak a fémrészeket takaró hő védő lapok. Kb. negyven kilométer magasságban Young átvette a Columbia irányítását a számítógéptől és 19 ó 21 perckor mintaszerű siklórepülést követően a kaliforniai Edwards légi bázison egy kiszárad sóstó helyén épített futópályára letette a talajra az űrrepülőgépet. A megfelelő külső hűtés után egy jó fél óra múlva a két űrhajós is elhagyhatta a repülőgépet.

Farkas Bertalan (1949-) az első magyar űrhajós. A Szabocsvárosi Szent István Gyulaházán született. 1967-1969-ben a Kilián György Repülő Műszaki Főiskola, majd a szovjet repülő-műszaki főiskola növendéke volt 1970-1971-ben, 1972-től repülőtiszt. Első osztályú vadászpilóta minősítést kapott 1977-ben. Századosi rendfokozattal 1978-tól vett részt űrhajóskiképzésen. 1980-ban kutató űrhajósként részt vett az ötödik Nemzetközi Űrrepülésben, az INTERKOZMOSZ elnevezésű programban. A Szaljut-6 űrállomásra a Szozuz-36, vissza a Szozuz-35 űrhajókon repült V. Kubaszov parancsnok mellett. Az űrrepülés után alezredessé léptették elő és megkapta a Magyar Népköztársaság hőse és a Magyar Népköztársaság űrhajója kitüntetések.

Magyari Béla (1949-) magyar űrhajós. Kiskunfélegyházán született. 1967-69-ben a magyar, 1970-71-ben a szovjet repülőműszaki főiskola növendéke volt, 1972-től repülőtiszt. 1977-től megkapta az első osztályú vadászpilóta minősítést. 1978-tól századosi rendfokozatban űrhajóskiképzésben vett részt. Az ötödik Nemzetközi Űrrepülés programjában tartalék kutató-űrhajósként vett részt. A repülés idején az irányító központban dolgozott. Az űrrepülés után őrnaggyá léptették elő, és megkapta a Magyar Népköztársaság űrhajója kitüntetését.

A **Szozuz-36** 1980. máj. 26-án indult, amely az ötödik Nemzetközi Űrrepülés programját végrehajtó űrhajósokat vitte a Szaljut-6 űrállomásra, ahol hét napot töltöttek. Ekkor üzembe helyezték a Szozuz-35 rendszereit, átszálltak a leszálló kabinba, majd az űrhajót elválasztották az űrállomástól. A szükséges ellenőrzések és az űrhajó orientációja után 354 km magasságban 15 ó 15 perckor bekapcsolták a fékező hajtóművet, amely három percig mintegy 347 km-ig működött. 15 ó 38 perckor Szudán felett a leszálló kabinról levált a műszaki és orbitális egység. 85 km-en 15 ó 44 perckor a kabin belépett a sűrű légkörbe. Ekkor négy perc rádiócsend állt be a kabin előtt kialakult plazma miatt, a hírkapcsolat csak 40 km magasságon állt helyre, 9 km-en 15 ó 53 perckor kinyílt az ejtőernyő, majd a leszálló kabin Kubaszov és Farkas űrhajóssal 16 ó 6 perc 40 másodperckor földet ért 140 km-re délkeletre Dzsezkazgántól. ^[324]

A [90151-es motívumoldal](#)on felül a Mali köztársaság vélhetően teljes postabélyeg sorozata látható, mely a Space Shuttle űrhajót ábrázolja különböző repülési helyzetekben. Alul pedig az űrhajót ábrázoló alkalmi boríték egy amerikai filatéliai társaság kiadásában. A borítékon látható postabélyeg azonosítása nem történt meg a Mali postabélyegsor Mitchel katalógus szerinti sorszáma: 872, 873 és 874.^[325]

A [90152-es motívumoldal](#)on felül jobbra Farkas Bertalan fényképével megjelent képes levelezőlap, alul pedig a Szaljut-6 űrállomáson folyó munkát ábrázoló képeslap előoldala látható. Mindkét képeslap bal alsó sarkában az "1980. Szovjet-magyar közös űrrepülés-L" postabélyeg, látható, mely ofszetnyomással 11½- es fésűsfogazással Gál Ferenc tervei alapján készült és 1980. máj. 27-1981. dec. 31. között volt általános postai forgalomban. A motívumoldal jobb alsó sarkában egy hasonló, bal felső sarkában az Interkozmosz űrállomást ábrázoló "1970. 100 éves a Meteorológiai Szolgálat (I.)" postabélyeg, látható. Ez utóbbi postabélyeg ofszetnyomással 11¾- es fésűsfogazással, Bokros Ferenc tervei alapján készült és 1970. ápr. 8.-1971. dec. 31. között volt általános postai forgalomban.

A [90153-as motívumoldal](#)on az "1980. Szovjet magyar közös űrrepülés-blokk-L" látható felül, és a "2005-ös postai kiadású 25 éve járt az első magyar űrhajós a világűrben emlékbélyeg. Alul pedig ez utóbbi első napi alkalmi borítékon is megtekinthető. A blokk ofszetnyomással 12- es keretfogazással Czeglényi Ádám tervei alapján készült és általános postai forgalomban 1980. júl. 12. - 1980. dec. 31. között volt. Az emlékbélyeg szintén ofszetnyomással 12½- es fésűsfogazással Székely Kálmán tervei alapján készült és általános postai forgalomban 2005. máj. 26. - 2007. dec. 31. között volt.^[326]

A [90154-es motívumoldal](#)on felül az "1980. Szovjet magyar közös űrrepülés-blokk-L" vágott példánya látható, míg alul a hasonló megnevezésű és kiadású postabélyeg első napi alkalmi borítékon.

16 JOHANNES KEPLER ÉS A 25 ÉVES ŰRKUTATÁS

Ez a motívum Kepler halálának 350. évfordulója alkalmából kiadott magyar postai szelvényes bélyeg és az űrkutatás huszonöt éves évfordulójának közelsége alapján keletkezett. **Kepler Johannes (1571-1630)** XVII. századi német csillagász, aki a Württemberg melletti Weil-der-Stadtban született és Tübingenben tanult. 1596 körül kezdett levelezni Tycho Brahéval, aki ekkor Prágában tartózkodott, 1600-tól Brahe adatait felhasználva kimutatta, hogy a bolygómozgás jóval egyszerűbb, mint azt korábban feltételezték. Regensburgban halt meg. Az általa megfogalmazott törvények a bolygók Nap körüli olyan ellipszis pályán történő keringését írják le, amelynek gyújtópontjában a Nap helyezkedik el. A Napot a bolygóval összekötő egyenes a keringés vezérsugara, amely egyenlő idők alatt egyenlő területeket sűrol. Ennek következményeként bármely két bolygó esetében a bolygók keringési idejének négyzetei arányosak a Naptól számított középtávolságaik köbével.^[327]

A [90161-es motívumoldal](#)on felül az "1980. Johannes Kepler" szelvényes bélyegív egy sora látható. A teljes bélyegív 30 bélyeget és 30 szelvényt tartalmaz, amelyben a bélyegek és a szelvények egymás alatt helyezkednek el. Az ötsoros bélyegív egy sorában három bélyeg és három szelvény van. A bélyeg ofszetnyomással 12-es fésűsfogazással Varga Pál tervei alapján készült és 1980. nov. 21 - 1981. dec. 31. között volt általános postai forgalomban. A motívumoldal alul alkalmi borítékon látható a szelvényes bélyeg.

A [90162-es motívumoldal](#)on az "1982. 25 éves az űrkutatás" magyar postai bélyegsor látható egy Johannes Kepler szelvényes bélyeggel. A bélyegsor mélynyomással 11-es fésűsfogazással Varga Pál tervei alapján készült és 1982. máj. 18-1983. dec. 31. között volt általános postai forgalomban. A

fejezet eddigi részei részletesen foglalkoznak a bélyegsor által felelevenített eseményekkel.^[328]

17 A CHALLENGER ÉS A COLUMBIA KATASZTRÓFA, A HALLEY ÜSTÖKÖS ÉS EURÓPA AZ ŰRBEN

Az űrrepülőgép katasztrófája és a Halley üstökös földközeli helyzete dátumainak közelség kapcsolja össze a motívum űr kutatással kapcsolatos eseményeit kiegészítve az európai - köztük a magyar - űr kutatás helyzetével kívántuk befejezni a fejezet történéseit. Az első katasztrófa után hét évvel következett be egy másik hasonló, amelyet a nemzetközi űrszondák sora követett és vélhetően még követ a jövőben is. Ezeket az űrszondákat űrrepülőgépről indítják újukra, amelyekről reményeink szerint a következő kiegészítések részletesen beszámolhatnak majd.

A **Challenger** katasztrófája 1986. január 26-án történt, amikor közvetlenül az űrrepülőgép startja után tizenhét kilométeres magasságban az üzemanyagtartályok felrobbannak. A fedélzetén hét űrhajóssal az űrrepülőgép kirepült az égő roncsok közül. Mivel nem rendelkezett az indítási vészhelyzetekben felhasználható mentőszerkezettel, az űrrepülőgép lezuhant és valamennyi utasa életét veszítette. A katasztrófa közvetlen oka, hogy a szilárd tüzelőanyagú indító segédrakéta tömitőgyűrűje a reggeli hidegben összezsugorodott, mivel nem zárt tökéletesen a kicsapódó láng felrobbantotta a fő rakétahajtóművet.^[329]

Az "Űr Világ" hírportál tette közzé, hogy 2003. febr. 1-én tragikus véget ért a Columbia űrrepülőgéppel végrehajtott utazás. Az űrrepülőgép a sűrűbb légkörbe visszatérve darabjaira hullott az induláskor megsérült hővédő rendszer ugyanis elégtelennek bizonyult a hatalmas terheléssel szemben. A fedélzetén tartózkodó hét asztronauta, tudósok és mérnökök az életükkel fizettek azokért az eredményekért, amelyek túléltek őket. A tizenhat napos út során számtalan biológiai, orvosi, fizikai kísérletre és geofizikai megfigyelésre került sor és sok észlelési anyagot továbbítottak a felszíni adatközpontba.

A [90171-es motívumoldalon](#) felül a hősi halált halt űrhajósok emlékére kiadott az "1986. In memorian Challenger-blokk" fogazott és vágott példányai láthatók, alul pedig a hasonló céllal készült "2003. In memorian Columbia-blokk" fogazott példánya. A Challenger blokk ofszetnyomással fogazott változata 11½-es keretfogazással Varga Pál tervei alapján készült. Általános postai forgalomban 1986. febr. 21. - 1987. febr. 21. között volt. A Columbia blokk szintén ofszetnyomással és Varga Pál tervei alapján, azonban 12-es keretfogazással készült és 2003. ápr. 9. - 2004 dec. 31. között volt.

A **Halley** üstökös és a "Giotto" találkozása nem sokkal a Challenger katasztrófája után történt meg 1986. március 13-14-én. A Halley üstökös hetvenhat évenként kerül a Föld közelébe. A Giotto japán szonda átrepült az üstökös csóván, és március 14-én közép-európai idő szerint 1 óra 11 perckor tartózkodott hozzá a legközelebb (kb. 500 km). A találka időpontjában a szonda sebessége csaknem 250000 km/h és 150 millió kilométerre volt a Földtől. A "Giotto" az öt üstökös szonda egyike kerül a legközelebb az üstökös magjához. A szonda mérőműszerei fizikai adatokat regisztráltak és azokat rádiójelekkel továbbították a Földre, amelyeket magnótekeresek rögzítettek. Az egyik a rendkívül nagy energiájú részecskék ellen védett kamera színes felvételeket is készített, ami igen sok információt nyújt. A legmeglepőbb, hogy az üstökös mag a Naprendszer legsötétebb objektumai közé tartozik. A "Giotto" pályáját tervek szerint úgy módosítják, hogy ismét földközellebe kerüljön, és ott befoghassák. Ha ez sikerül a földi laboratóriumok üstökös-részecskékhez juthatnak.

A **Halley-üstökös** a leghíresebb üstökösök közé tartozik, amelyet már Kr. e. 239-ben jegyeztek fel

legelőször. Látványos visszatérő üstökösök közé tartozik, amely a Nap körül a bolygókkal ellentétes irányban kering, keringési ideje hetvenhat év. Nevét Edmond Halleyről kapta, aki Newton bolygómozgás elméletét üstökösökre alkalmazta és pontosan előre jegyezte az 1531-ben, 1607-ben és 1682-ben látott fényes üstökös visszatérését 1758-ra, halála után tizenhat évre. Látványos megjelenését az üstökös annak köszönheti, hogy keringési ideje viszonylag hosszú és a magjának illóanyag tartalma viszonylag lassan párolog, még a szorosnak mondható napközelségeken áthaladva is. 1986-os napközelsége alkalmával több űrszonda és földi bázisú Nemzetközi Halley Hálózat beható tanulmányozásnak vetette alá. Az űrszondák nagy sebességgel (kb. 75 km/s) találkoztak vele az üstökös ellentétes irányú mozgása miatt. A felvételek egy kb. 16x8 km-es szabálytalan alakú magot mutattak. A mag sötét felszíne és az üstökös porban jelen lévő szén azt jelzi, hogy jelentős mennyiségű szerves molekula van a magban. Vízre, metánra, ammóniajégre, szén-monoxidra és szén-dioxidra következtetnek a tudósok a gázok vizsgálatából.

Halley Edmond (1656 - 1742) angol csillagász és matematikus, Londonban született és Oxfordban tanult. 1676-tól a Naprendszer égitestjeinek pályáját vizsgálta, s felfedezte, hogy bizonyos üstökösök ellipszis pályán mozognak. Ebből sikeresen megjósolta a róla elnevezett üstökös visszatérését. A földmágnességet, passzátszeleket és monszunokat érintő munkássága miatt a modern geofizika megalapozójának tekintik. Udvari csillagász volt (1720-42) és Greenwichben, London közelében halt meg. [\[330\]](#)

A [90172-es motívumoldalon](#) felül az "1986. Halley-üstökös" magyar postai kiadású bélyegsor látható, mely ofszetnyomással 11½:11¾-es fésűsfogazással Varga Pál tervei alapján készült és 1986. febr. 14.-1988. dec. 31. között volt általános postai forgalomban. Alul pedig a magyar "1983. Asztronautikai kongresszus" önálló postabélyeg első napi borítékja. A bélyeg ofszetnyomással, 12-es fésűsfogazással, Widerkomm Ervin tervei alapján készült és 1983. okt. 10. - 1984. dec. 31. között volt általános postai forgalomban. [\[331\]](#)

Az európai összefogás eredményeként született közös űrkutatásról, a már előzőleg bemutatott, "Úrvilág" hírportál szerint a Németországban épített "Ulysses" 1990 októberében indult a Discovery űrrepülőgépről. A Jupiter lendítő hatását kihasználva repült ki az Ekliptika síkjából 1992-ben, hogy egyedülálló pozíciókból "felső és alsó helyzetből egyaránt" megfigyelhesse a Napot. Ezek a megfigyelések majdnem tizenegy éven át két cikluson keresztül tartottak. Az Ulysses program tizenöt éves évfordulója alkalmából az Európai Űrkutatási Szövetség (ESA) oklevéllel ismerte el a programban résztvevő magyar tudós Erdős Géza és Király Péter eredményes munkáját. A másik fontos európai űrszonda, az olasz "Cassini" mintegy tíz évvel ezelőtt 2004. júl. 1-e óta kering a Szaturnusz körül. Először az európai közös hozzájárulással készült "Huygens" űrszondával közös start után keringtek együtt, míg a Huygens leereszkedett a Szaturnusz "Titán-1" nevű legnagyobb holdjára. A következő talán egyedülálló űrszonda tized magával együtt a francia guayanai Kourou űrközpontból emelkedett a magasba az új európai hordozórakéta első példányával. A tíz űrszonda egyike a "Masat-1" magyar építésű kis műhold. A több éves sikeres működést követően jelenleg már nem létezik, mivel az előzetes terveknek megfelelően közel egy éve a sűrűbb légkörbe visszaérve 2014. január hónapban elégett.

A fejezet jelenleg (2015. január 4.) utolsó [90173-as motívumoldalán](#) felül a bélyegek láthatók kivágáson a 2014-es kiadású Masat-1 és az "1991. Európa az űrben" bélyegpár, mely utóbbi ofszetnyomással 12½-es fésűsfogazással Varga Pál tervei alapján készült. Általános postai forgalomban 1991. ápr. 30. - 1993. dec. 31. között volt. Alul a bélyegpár első napi borítékja látható, a Masat-1 postabélyeg az idézett katalógus későbbi kiadásában lesz azonosítható.

JEGYZETEK

- 1 Simóné Avarosy Éva, Suhanó famadarak, Lap és Könyvkiadó Budapest, 1989, ISBN: 963 7403 34 5, p. 5.
- 2 Repülési Lexikon, Akadémiai Kiadó, Budapest, 1991, Főszerkesztő, Szabó József, ISBN 963 05 6209 II. kötet, p. 78.
- 3 Repülési Lexikon, Akadémiai Kiadó, Budapest, 1991, Főszerkesztő, Szabó József, ISBN 963 05 6208 I. kötet, p. 96.
- 4 Repülési Lexikon, Akadémiai Kiadó, Budapest, 1991, Főszerkesztő, Szabó József, ISBN 963 05 6209 II. kötet, p. 20.
- 5 Repülési Lexikon, Akadémiai Kiadó, Budapest, 1991, Főszerkesztő, Szabó József, ISBN 963 05 6208 I. kötet, p. 340.
- 6 Magyar posta és illetékbélyeg katalógus 2011. 58. bővített kiadás, Philatelia Hungarica Kft. a Bélyegkatalógus kiadók ASCAT Nemzetközi Szövetség tagja p. 247.
- 7 Repülési Lexikon, Akadémiai Kiadó, Budapest, 1991, Főszerkesztő, Szabó József, ISBN 963 05 6208 I. kötet, p. 90.
- 8 Mitchel Bundesrepublik Deutschland 2012/2013, p. 740.
- 9 Dr. Csonkaréti Károly, A császári és királyi légierő, Hajja & Fiai Könyvkiadó, Debrecen, 2008, ISBN: 978 963 7054 23 5, p. 11-19.
- 10 Magyar levélzáró és parafiletéliai bélyegek, annotált és illusztrált katalógus, összeállította Ch. J. Base, ISBN 1 901959 25 2, p. 466.
- 11 Filatéliai Kurír, 1935. 4. szám, szerkeszti Örvös János, p. 67
- 12 Magyar posta és illetékbélyeg katalógus 2011. 58. bővített kiadás, Philatelia Hungarica Kft. a Bélyegkatalógus kiadók ASCAT Nemzetközi Szövetség tagja p. 76.
- 13 Magyar Bélyegűjság, I. Évf. 1. szám. 1940. ápr. 5. A Fővárosi És Vidéki Bélyeggyűjtők Egyesületének lapja, Felelős szerkesztő: Haraszty Lajos, p. 7
- 14 Magyar posta és illetékbélyeg katalógus 2011. 58. bővített kiadás, Philatelia Hungarica Kft. a Bélyegkatalógus kiadók ASCAT Nemzetközi Szövetség tagja p. 81, 80 és 81.
- 15 Magyar levélzáró és parafiletéliai bélyegek, annotált és illusztrált katalógus, összeállította Ch. J. Blase, ISBN 1 901959 25 2, p. 118 és 466.

- 16 Magyar posta és illetékbélyeg katalógus 2011. 58. bővített kiadás, Philatelia Hungarica Kft. a Bélyegkatalógus kiadók ASCAT Nemzetközi Szövetség tagja p. 80 és 81.
- 17 Filatéliai Kurír, szerkesztő Örvös János, Hatalmas nemzetközi érdeklődés nyilvánul meg a Filatéliai Kurír IV. Propaganda kiállítása iránt" c. cikk 1933. évi 3. szám p. 39-43 és 48-51.
- 18 Magyar levélfaró és parafiletéliai bélyegek, annotált és illusztrált katalógus, összeállította Ch. J. Blase, ISBN 1 901959 25 2, p. 467.
- 19 Filatéliai Kurír, szerkesztő Örvös János,"Az első magyar ballonposta" c. cikk 1933. évi 4-5. szám p. 68.
- 20 Magyar levélfaró és parafiletéliai bélyegek, annotált és illusztrált katalógus, összeállította Ch. J. Blase, ISBN 1 901959 25 2, p. 116.
- 21 Filatéliai Kurír, szerkesztő Örvös János,"Az első magyar ballonposta" c. cikk 1933. évi 4-5. szám p. 65-67.
- 22 Magyar levélfaró és parafiletéliai bélyegek, annotált és illusztrált katalógus, összeállította Ch. J. Blase, ISBN 1 901959 25 2, p. 474.
- 23 Magyar levélfaró és parafiletéliai bélyegek, annotált és illusztrált katalógus, összeállította Ch. J. Blase, ISBN 1 901959 25 2, p. 117.
- 24 Magyar posta és illetékbélyeg katalógus 2011. 58. bővített kiadás, Philatelia Hungarica Kft. a Bélyegkatalógus kiadók ASCAT Nemzetközi Szövetség tagja p. 73. és 76.
- 25 Filatéliai Kurír, szerkesztő Örvös János,"Az első magyar ballonposta" c. cikk 1933. évi 4-5. szám p. 71.
- 26 Magyar posta és illetékbélyeg katalógus 2011. 58. bővített kiadás, Philatelia Hungarica Kft. a Bélyegkatalógus kiadók ASCAT Nemzetközi Szövetség tagja p. 65.
- 27 Felix R Paturi, A technika krónikája, Officina Nova kiadó, ISBN 963 7836 44 6, p. 315.
- 28 Dr. Csonkaréti Károly, A császári és királyi légierő, Hajja & Fiai Könyvkiadó, Debrecen, 2008, ISBN: 978 963 7054 23 5, p. 20-21.
- 29 Magyar posta és illetékbélyeg katalógus 2011. 58. bővített kiadás, Philatelia Hungarica Kft. a Bélyegkatalógus kiadók ASCAT Nemzetközi Szövetség tagja p. 220-221.
- 30 Repülési Lexikon, Főszerkesztő Szabó József, Akadémiai Kiadó, Budapest 1991, ISBN 963 05 6208 I. k. p. 556.
- 31 Repülési Lexikon, Főszerkesztő Szabó József, Akadémiai Kiadó, Budapest 1991, ISBN 963 05 6209 II. k p. 114, 507, és 298.
- 32 Olaf Groehler, "A légi háborúk története 1910-1980", Zrínyi Katonai Kiadó, 1983, ISBN 963 326 135 X, p. 49.
- 33 Mitchel Nordamerika 2011, p. 474.

- [34](#) Repülési Lexikon, Akadémiai Kiadó, Budapest, 1991, Főszerkesztő, Szabó József, ISBN 963 05 6209 II. kötet, p. 506-507.
- [35](#) Filatéliai Kurír, szerkesztő Örvös János, "Zeppelin láz Magyarországon" c. cikk 1931. évi 2. szám p. 24.
- [36](#) Filatéliai Kurír, szerkesztő Örvös János, "Zeppelin láz Magyarországon" c. cikk 1931. évi 2. szám p. 27 és 40.
- [37](#) Magyar Levélezáró és Parafilatéliai bélyegek, annotált és illusztrált katalógus, összeállította Ch. J. Base ISBN 1 901959 p. 467.
- [38](#) Filatéliai Kurír, Szerkesztő, Örvös János: Zeppelin láz Magyarországon c. cikk 1931. évi 2. szám p. 25-26
- [39](#) Filatéliai Kurír, Szerkesztő, Örvös János: Legújabb c. cikk 1931. évi 2. szám p. 39-40
- [40](#) Magyar posta és illetékbélyeg katalógus 2011. 58. bővített kiadás, Philatelica Hungarica Kft. a Bélyegkatalógus kiadók ASCAT Nemzetközi Szövetség tagja p. 74, 75.
- [41](#) Repülési Lexikon, Akadémiai Kiadó, Budapest, 1991, Főszerkesztő, Szabó József, ISBN 963 05 6209 II. kötet, p. 506.
- [42](#) A gróf arcképét ábrázoló bélyeg, a Deutsche Lufthansa, Aufbruch zum Himmel, Alte Flugmarken katalógus 15. oldalán található adatok alapján azonosítható.
- [43](#) Michel Katalógus, Japán, Korea, Mongólia, Szovjet tagállamok, Ázsia, Irán 2011. évfolyam. p. 874.
- [44](#) Magyar posta és illetékbélyeg katalógus 2011. 58. bővített kiadás, Philatelica Hungarica Kft. a Bélyegkatalógus kiadók ASCAT Nemzetközi Szövetség tagja p. 218, 221, 237 és 238.
- [45](#) Leitold László, Magyar emlékv katalógus, Kiadó Zölderdő 2008 Kft. felelős kiadó Leitold László, a Zölderdő 2008 Kft. ügyvezető igazgatója, p. 36.
- [46](#) Magyar posta és illetékbélyeg katalógus 2011. 58. bővített kiadás, Philatelica Hungarica Kft. a Bélyegkatalógus kiadók ASCAT Nemzetközi Szövetség tagja p. 271.
- [47](#) Michel Katalógus, Japán, Korea, Mongólia, Szovjet tagállamok, Ázsia, Irán 2011. évfolyam. p. 833.
- [48](#) Simóné Avarosy Éva, "Suhanó fadarak" Háttér, Repülőkönyvek, Borsodi Nyomda ISBN 963 7403 34 5, 1989, p. 5-10.
- [49](#) Repülési Lexikon, Főszerkesztő Szabó József, Akadémiai Kiadó, Budapest 1991, ISBN 963 05 6208 1 I. kötet p. 603.
- [50](#) Simóné Avarosy Éva, "Suhanó fadarak" Háttér, Repülőkönyvek, Borsodi Nyomda ISBN 963 7403 34 5, 1989, p. 10-14.
- [51](#) Michel Kelet-Afrika 2009 4. kötet p. 690 és Európa katalógus 2012/2013 p. 197.

52 Mitchel Süd- und Zentralafrika 2011/2012, p. 128.

53 Magyar posta és illetékbélyeg katalógus 2011. 58. bővített kiadás, Philatelia Hungarica Kft. a Bélyegkatalógus kiadók ASCAT Nemzetközi Szövetség tagja p. 287.

54 Repülési Lexikon, Főszerkesztő Szabó József, Akadémiai Kiadó, Budapest 1991, ISBN 963 05 6208 1 I. kötet p. 440.

55 Jereb Gábor, Magyar vitorlázó repülőgépek, Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1988, ISBN 963 10 7126 X, p. 100, 129, és 130-133.

56 Magyar posta és illetékbélyeg katalógus 2011. 58. bővített kiadás, Philatelia Hungarica Kft. a Bélyegkatalógus kiadók ASCAT Nemzetközi Szövetség tagja p. 278.

57 Simóné Avarosy Éva, "Suhanó famadarak" Háttér, Repülőkönyvek, Borsodi Nyomda ISBN 963 7403 34 5, 1989, p. 117.

58 Mitchel Nordamerika 2011, p. 440.

59 Simóné Avarosy Éva, "Suhanó famadarak" Háttér, Repülőkönyvek, Borsodi Nyomda ISBN 963 7403 34 5, 1989, p. 100.

60 Jereb Gábor: Magyar vitorlázó repülőgépek, Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1988, ISBN 963 10 7126 X, p. 39-41.

61 Magyar levélzáró és parafiletéliai bélyegek, Annotált és illusztrált katalógus, összeállította Ch. J. Blase, ISBN 1 901959 25 2, p. 468.

62 Filetéliai Kurír, Szerkesztő Örvös János, 1933. 4.-5. szám, p. 75-77.

63 Magyar posta és illetékbélyeg katalógus 2011. 58. bővített kiadás, Philatelia Hungarica Kft. a Bélyegkatalógus kiadók ASCAT Nemzetközi Szövetség tagja p. 73-75-76.

64 Simóné Avarosy Éva, "Suhanó famadarak" Háttér, Repülőkönyvek, Borsodi Nyomda ISBN 963 7403 34 5, 1989, p. 100-104.

65 Magyar levélzáró és parafiletéliai bélyegek, Annotált és illusztrált katalógus, összeállította Ch. J. Blase, ISBN 1 901959 25 2, p. 469.

66 Filetéliai Kurír, Szerkesztő: Örvös János, "A VI. Filetélprok iránt óriási érdeklődés nyilvánul meg" c. cikk 1936. 4. szám, p. 64.

67 Victor G. Berecz, The Pioneer Period of Hungarian Air Mail, "Budapest 1936. máj. 18-24. ISTUS konferencia" c. fejezetében, p. 5-43

68 A 30063-as motívumoldalán alul látható levelezőlap fénymásolt képes oldaláról átírva.

69 Magyar levélzáró és parafiletéliai bélyegek, annotált és illusztrált katalógus, összeállította Ch. J. Blase, ISBN 1 901959 25 2, p. 468.

70 Magyar posta és illetékbélyeg katalógus 2011. 58. bővített kiadás, Philatelia Hungarica Kft. a Bélyegkatalógus kiadók ASCAT Nemzetközi Szövetség tagja p. 77.

- 71 Magyar levélzáró és parafiletéliai bélyegek, annotált és illusztrált katalógus, összeállította Ch. J. Blase, ISBN 1 901959 25 2, p. 117.
- 72 Repülési Lexikon, Főszerkesztő Szabó József, Akadémiai Kiadó, Budapest 1991, ISBN 963 05 6209 1 II. kötet p. 23.
- 73 Magyar posta és illetékbélyeg katalógus 2011. 58. bővített kiadás, Philatelia Hungarica Kft. a Bélyegkatalógus kiadók ASCAT Nemzetközi Szövetség tagja p. 75.
- 74 Magyar levélzáró és parafiletéliai bélyegek, annotált és illusztrált katalógus, összeállította Ch. J. Blase, ISBN 1 901959 25 2, p. 476.
- 75 Repülési Lexikon, Főszerkesztő Szabó József, Akadémiai Kiadó, Budapest 1991, ISBN 963 05 6209 II. kötet p. 22-26 és 153.
- 76 Repülési Lexikon, Főszerkesztő Szabó József, Akadémiai Kiadó, Budapest 1991, ISBN 963 05 6208 1, p. 453.
- 77 Repülési Lexikon, Főszerkesztő Szabó József, Akadémiai Kiadó, Budapest 1991, ISBN 963 05 6208 I. kötet, p. 118.
- 78 Repülési Lexikon, Főszerkesztő Szabó József, Akadémiai Kiadó, Budapest 1991, ISBN 963 05 6209 II. kötet, p. 89 és 155.
- 79 Michel Európa katalógus 2012/2013 p. 157, 226, és 810.
- 80 Felix R Paturi, A technika krónikája, Officina Nova kiadó, ISBN 963 7836 44 6, p. 356-357.
- 81 Simóné Avarosy Éva, "Suhanó famadarak" Háttér, Repülőkönyvek, Borsodi Nyomda ISBN 963 7403 34 5, 1989, p. 14.
- 82 Repülési Lexikon, Főszerkesztő Szabó József, Akadémiai Kiadó, Budapest 1991, ISBN 963 05 6209 II. kötet, p. 495 és 498.
- 83 Filetéliai Kurír, Szerkesztő Örvös János, 1933. 4-5. szám, p. 84.
- 84 Michel Ázsia (Japán, Korea, Mongólia, a Szovjetunió ázsiai köztársaságai és Irán) katalógus, 2011-es évfolyam, p. 839.
- 85 Magyar posta és illetékbélyeg katalógus 2011. 58. bővített kiadás, Philatelia Hungarica Kft. a Bélyegkatalógus kiadók ASCAT Nemzetközi Szövetség tagja p. 223.
- 86 Repülési Lexikon, Főszerkesztő Szabó József, Akadémiai Kiadó, Budapest 1991, ISBN 963 05 6208 I. kötet, p. 114-115.
- 87 Magyar posta és illetékbélyeg katalógus 2011. 58. bővített kiadás, Philatelia Hungarica Kft. a Bélyegkatalógus kiadók ASCAT Nemzetközi Szövetség tagja p. 392.
- 88 Repülési Lexikon, Főszerkesztő Szabó József, Akadémiai Kiadó, Budapest 1991, ISBN 963 05 6208 I. kötet, p. 341 és 131.
- 89 Mitchel Süd- und Zentralafrika 2011/2012, p. 128.

- 90 Mitchel Nord und Ostafrika 2009. 4. band, p. 690.
- 91 Mitchel Bundesrepublik Deutschland 2012/13
- 92 Mitchel Nordamerika 2011 Übersekatalóg 1.1 band, p. 360.
- 93 Repülési Lexikon, Főszerkesztő Szabó József, Akadémiai Kiadó, Budapest 1991, ISBN 963 05 6208 I. kötet, p. 14.
- 94 Magyar levélzáró és parafilatéliai bélyegek, annotált és illusztrált katalógus, összeállította Ch. J. Base ISBN 1901959252, p. 425 és 458.
- 95 Aufruch zum Mimmel, Alte Flugmarken, Harenberg Kommunikation, Dortmund 1982, p. 50.
- 96 Leitold László, magyar emlékív katalógus, Kiadó Zölderdő 2008 Kft felelős kiadó Leitold László, a Zölderdő 2008 Kft. ügyvezető igazgatója, p. 12.
- 97 Repülési Lexikon, Főszerkesztő Szabó József, Akadémiai Kiadó, Budapest 1991, ISBN 963 05 6208 I. kötet, p. 122-123.
- 98 Magyar posta és illetékbélyeg katalógus 2011. 58. bővített kiadás, Philatelia Hungarcia Kft. a Bélyegkatalógus kiadók ASCAT Nemzetközi Szövetség tagja p. 324 és 333.
- 99 Repülési Lexikon, Főszerkesztő Szabó József, Akadémiai Kiadó, Budapest 1991, ISBN 963 05 6209 II. kötet, p. 332-333.
- 100 Repülési Lexikon, Főszerkesztő Szabó József, Akadémiai Kiadó, Budapest 1991, ISBN 963 05 6208 I. kötet, p. 514.
- 101 Aufruch zum Mimmel, Alte Flugmarken, Harenberg Kommunikation, Dortmund 1982, p. 57.
- 102 Magyar posta és illetékbélyeg katalógus 2011. 58. bővített kiadás, Philatelia Hungarica Kft. a Bélyegkatalógus kiadók ASCAT Nemzetközi Szövetség tagja p. 129.
- 103 Repülési Lexikon, Főszerkesztő Szabó József, Akadémiai Kiadó, Budapest 1991, ISBN 963 05 6208 I. kötet, p. 605-606.
- 104 Repülési Lexikon, Főszerkesztő Szabó József, Akadémiai Kiadó, Budapest 1991, ISBN 963 05 6208 I. kötet, p. 169, 254 és 547.
- 105 Repülési Lexikon, Főszerkesztő Szabó József, Akadémiai Kiadó, Budapest 1991, ISBN 963 05 6209 X II. kötet, p. 298.
- 106 Stanley Gibbons Stamp Catalog, Collect Aircraft on Stamps, 2nd edition 2009, Stanley Gibbons Ltd, London and Ringwood, ISBN - 10: 0 - 85259 - 706 - 1, p. 207
- 107 Mitchel Dél-Európa katalógus, 2012, p. 1011.
- 108 Magyar levélzáró és parafilatéliai bélyegek, annotált és illusztrált katalógus, összeállította Ch. J. Blase, ISBN 1 901959 25 2, p. 470.
- 109 Dr. Csonkaréti Károly, "A császári és királyi légió", Hajja & Fiai Könyvkiadó, Debrecen, 2008,

ISBN 978 963 7054 23 5, p. 63-65.

110 Dr. Csonkaréti Károly, "A császári és királyi légierő", Hajja&Fiai Könyvkiadó, Debrecen, 2008, ISBN 978 963 7054 23 5, p. 72-73.

111 Victor G. Bercz, "The Pioneer Period of Hungarian Air Mail" p. 3-10, 3-11, 3-12.

112 Repülési Lexikon, Főszerkesztő Szabó József, Akadémiai Kiadó, Budapest 1991, ISBN 963 05 6209 II. kötet, p. 11-12.

113 Repülési Lexikon, Főszerkesztő Szabó József, Akadémiai Kiadó, Budapest 1991, ISBN 963 05 6208 I. kötet, p. 106-107 és 375.

114 John Batchelor - Malcolm V. Lowe: A repülés enciklopédiája 1848 - 1939, GABO könyvkiadó 2005, ISBN 963 7318 81 X, p. 110.

115 Mitchel Süd- und Zentralafrika 2011/2012, p. 128.

116 Mitchel Westafrika 2011, Mauritanien, p. 385.

117 Magyar posta és illetékbélyeg katalógus 2011. 58. bővített kiadás, Philatelia Hungaria Kft. a Bélyegkatalógus kiadók ASCAT Nemzetközi Szövetség tagja p. 274.

118 Magyar levélzáró és parafilatéliai bélyegek, annotált és illusztrált katalógus, összeállította Ch. J. Base, ISBN 1 901959 25 2, p. 425-426 és 458.

119 Magyar posta és illetékbélyeg katalógus 2011. 58. bővített kiadás, Philatelia Hungaria Kft. a Bélyegkatalógus kiadók ASCAT Nemzetközi Szövetség tagja p. 61.

120 John J. Latham, Magyar Légiposta - Magyarországi repülőjáratok 1896 - 1978, p. 17.

121 Magánkiadások-émlékívek, megjelenik a magyar posta és illetékbélyeg katalógus 2011 melléleteként, kiadja a Philatelica Hungarica Kft., szerkesztő Leitold László, p. 5.

122 Magyar levélzáró és parafilatéliai bélyegek, annotált és illusztrált katalógus, összeállította Ch. J. Base, ISBN 1 901959 25 2, p. 423.

123 Magyar posta és illetékbélyeg katalógus 2011. 58. bővített kiadás, Philatelia Hungarica Kft. a Bélyegkatalógus kiadók ASCAT Nemzetközi Szövetség tagja p. 61, 64 és 168.

124 Magyar Sándor, "Álmodni mertünk", HungAviaAero & Rádió kft, Budapest, 1991 ISBN 963 7909 01, p. 24-25.

125 Repülési Lexikon, Főszerkesztő: Szabó József, Akadémiai Kiadó, Budapest, 1991. ISBN 963 05 6209 X, p. 11 és 18.

126 Magyar levélzáró és parafilatéliai bélyegek, annotált és illusztrált katalógus, összeállította Ch. J. Base, ISBN 1 901959 25 2, p. 458, 460, és 471.

127 Magyar Bélyegújság, Örvös János, "Az első és második magyar repülőposta" című cikk, p. 44.

128 John J. Latham, Magyar Légiposta - Magyarországi repülőjáratok 1896 - 1978, p. 20.

129 Repülési Lexikon, Főszerkesztő: Szabó József, Akadémiai Kiadó, Budapest, 1991. ISBN 963 05 6208 I. kötet, p. 23 és 461.

130 Örvös János, "A magyar légiposta fejlődése", Magyar Bélyegújság I. évfolyam. p. 77-79.

131 Magyar posta és illetékbélyeg katalógus 2011. 58. bővített kiadás, Philatelia Hungaria Kft. a Bélyegkatalógus kiadók ASCAT Nemzetközi Szövetség tagja p. 65.

132 Magyar levélzáró és parafilatéliai bélyegek, annotált és illusztrált katalógus, összeállította Ch. J. Base, ISBN 1 901959 25 2, p. 428.

133 John J. Latham, Magyar Légiposta - Magyarországi repülőjáratok 1896 - 1978, p. 25.

134 Örvös János, "A magyar légiposta fejlődése", Magyar Bélyegújság II. évfolyam.

135 Magyar levélzáró és parafilatéliai bélyegek, annotált és illusztrált katalógus, összeállította Ch. J. Base, ISBN 1 901959 25 2, p. 428 és 460.

136 Magyar posta és illetékbélyeg katalógus 2011. 58. bővített kiadás, Philatelia Hungaria Kft. a Bélyegkatalógus kiadók ASCAT Nemzetközi Szövetség tagja p. 65, 73 és 75.

137 John J. Latham, Magyar Légiposta - Magyarországi repülőjáratok 1896 - 1978, p. 25.

138 Magyar levélzáró és parafilatéliai bélyegek, annotált és illusztrált katalógus, összeállította Ch. J. Base, ISBN 1 901959 25 2, p. 111 és 429.

139 John J. Latham, Magyar Légiposta - Magyarországi repülőjáratok 1896 - 1978, p. 26.

140 Magyar Bélyegújság, 16. szám, Örvös János: "A magyar légiposta fejlődése"

141 Magyar levélzáró és parafilatéliai bélyegek, annotált és illusztrált katalógus, összeállította: Ch. J. Blase, ISBN 1 901959 25 2, p. 472.

142 Magyar posta és illetékbélyeg katalógus 2011. 58. bővített kiadás, Philatelia Hungaria Kft. a Bélyegkatalógus kiadók ASCAT Nemzetközi Szövetség tagja p. 73.

143 John J. Latham, Magyar Légiposta, Magyarországi repülő járatok 1896-1978, p. 27.

144 Magyar levélzáró és parafilatéliai bélyegek, annotált és illusztrált katalógus, összeállította: Ch. J. Blase, ISBN 1 901959 25 2, p. 111.

145 Magyar posta és illetékbélyeg katalógus 2011. 58. bővített kiadás, Philatelia Hungaria Kft. a Bélyegkatalógus kiadók ASCAT Nemzetközi Szövetség tagja p. 72 és 407.

146 Repülési Lexikon, főszerkesztő, Szabó József, Akadémiai Kiadó, Budapest, 1991, ISBN 963 05 6208 I. kötet, p. 543 - 544.

147 Repülési Lexikon, főszerkesztő, Szabó József, Akadémiai Kiadó, Budapest, 1991, ISBN 963 05 6208 I. kötet, p. 538.

148 Magyar posta és illetékbélyeg katalógus 2011. 58. bővített kiadás, Philatelia Hungaria Kft. a Bélyegkatalógus kiadók ASCAT Nemzetközi Szövetség tagja p. 338.

149 Magyar levélzáró és parafilatéliai bélyegek, annotált és illusztrált katalógus, összeállította: Ch. J. Blase, ISBN 1 901959 25 2, p. 429 - 431.

150 Magyar levélzáró és parafilatéliai bélyegek, annotált és illusztrált katalógus, összeállította: Ch. J. Blase, ISBN 1 901959 25 2, p. 459.

151 Repülési Lexikon, Főszerkesztő: Szabó József, Akadémiai Kiadó, Budapest, 1991. ISBN 963 05 6208 I. kötet, p. 292.

152 Magyar levélzáró és parafilatéliai bélyegek, annotált és illusztrált katalógus, összeállította Ch. J. Base, ISBN 1 901959 25 2, p. 424, 359 471.

153 Filatéliai Kurír 1932. 6. szám, szerkeszti Örvös János, "augusztus 1.-én megindult a Budapest - Miskolc közötti légipostajárat" c. cikk, p. 83.

154 Magyar levélzáró és parafilatéliai bélyegek, annotált és illusztrált katalógus, összeállította: Ch. J. Blase, ISBN 1 901959 25 2, p. 459, 460 és 461.

155 Michel Ázsia (Japán, Korea, Mongólia, a Szovjetunió ázsiai köztársaságai és Irán) katalógus, 2011-es évfolyam, p. 839.

156 Repülési Lexikon, Főszerkesztő: Szabó József, Akadémiai Kiadó, Budapest, 1991. ISBN 963 05 6208 II. kötet, p. 490.

157 Az adatok forrása a 61095. sz. motívumoldal alján látható képeslap.

158 Magyar (Wilczek) Sándor, "Álmodni mertünk", ISBN 963 7909 01 X, p. 75-96.

159 Mitchel Nordamerika 2011. p. 356.

160 Mitchel Süd- und Zentralafrika 2011/2012, p. 128.

161 Magyar (Wilczek) Sándor, "Álmodni mertünk", ISBN 963 7909 01 X, p. 97-110.

162 Repülési Lexikon, Főszerkesztő: Szabó József, Akadémiai Kiadó. Budapest, 1991, ISBN 963 05 6208, p. 92.

163 Magyar levélzáró és parafilatéliai bélyegek, annotált és illusztrált katalógus, összeállította Ch. J. Blase, ISBN 1 901959 25 2, p. 438.

164 Victor G. Bercz, "The Pioneer Period of Hungarian Air Mail" p. 5-19, 5-22.

165 Magyar levélzáró és parafilatéliai bélyegek, annotált és illusztrált katalógus, összeállította Ch. J. Blase, ISBN 1 901959 25 2, p. 462.

166 Filatéliai Kurír, 1932. 4/5. szám szerkeszti Örvös János, p. 62 63.

167 Filatéliai Kurír, 1932. 4/5. szám szerkeszti Örvös János, p. 60.

168 Filatéliai Kurír, 1932. 4/5. szám szerkeszti Örvös János, p. 63.

169 Magyar levélzáró és parafilatéliai bélyegek, annotált és illusztrált katalógus, összeállította Ch. J. Blase, ISBN 1 901959 25 2, p. 439.

170 Filatéiai Kurír, 1932. 4/5. szám szerkeszti Örvös János, p. 68 - 69.

171 Magyar levélzáró és parafiletéliai bélyegek, annotált és illusztrált katalógus, összeállította Ch. J. Blase, ISBN 1 901959 25 2, p. 463.

172 Filatéiai Kurír, 1932. 7. szám szerkeszti Örvös János, p. 97 - 99.

173 Magyar levélzáró és parafiletéliai bélyegek, annotált és illusztrált katalógus, összeállította Ch. J. Blase, ISBN 1 901959 25 2, p. 464.

174 Filatéiai Kurír, 1932. 4/5. szám szerkeszti Örvös János, p. 62.

175 Magyar posta és illetékbélyeg katalógus 2011. 58. bővített kiadás, Philatelia Hungarica Kft. a Bélyegkatalógus kiadók ASCAT Nemzetközi Szövetség tagja p. 73 és 74.

176 Filatéiai Kurír, 1932. 8. szám szerkeszti Örvös János, p. 110.

177 Magyar levélzáró és parafiletéliai bélyegek, annotált és illusztrált katalógus, összeállította Ch. J. Blase, ISBN 1 901959 25 2, p. 463.

178 Filatéiai Kurír, 1932. 8. szám szerkeszti Örvös János, p. 110.

179 Filatéiai Kurír 1932. 8. szám, szerkeszti Örvös János, "Ezer és ezer ember gyönyörködik az Endresz Aviatikai Kiállítás aerofiletéliai csoportjának gyűjteményeiben" c. cikk, p. 119 - 120.

180 Filatéiai Kurír, 1932. 9. szám szerkeszti Örvös János, p. 133.

181 Magyar levélzáró és parafiletéliai bélyegek, annotált és illusztrált katalógus, összeállította Ch. J. Blase, ISBN 1 901959 25 2, p. 463.

182 Magyar posta és illetékbélyeg katalógus 2011. 58. bővített kiadás, Philatelia Hungarica Kft. a Bélyegkatalógus kiadók ASCAT Nemzetközi Szövetség tagja p. 73 és 75.

183 Filatéiai Kurír, 1932. 10. szám szerkeszti Örvös János, p. 155.

184 Magyar levélzáró és parafiletéliai bélyegek, annotált és illusztrált katalógus, összeállította Ch. J. Blase, ISBN 1 901959 25 2, p. 463.

185 Magyar posta és illetékbélyeg katalógus 2011. 58. bővített kiadás, Philatelia Hungarica Kft. a Bélyegkatalógus kiadók ASCAT Nemzetközi Szövetség tagja p. 73, 74 és 75.

186 Mitchel Nordamerika Britische Kolonien in Kanada és Vereinigte Staaten von Amerika, p. 324 és 368.

187 Mitchel Nordamerika Vereinigte Staaten von Amerika, p. 369.

188 Magyar posta és illetékbélyeg katalógus 2011. 58. bővített kiadás, Philatelia Hungarica Kft. a Bélyegkatalógus kiadók ASCAT Nemzetközi Szövetség tagja p. 324, 356 és 244.

189 Leitold László magyar emlékv katalógus hagyományos és magánkiadások 2000-2010, hagyományos kiadások 2011-2013 p. 39.

190 Leitold László magyar emlékv katalógus hagyományos és 2000-2010, hagyományos kiadások 2011-2013 p. 65.

191 Magyar posta és illetékbélyeg katalógus 2011. 58. bővített kiadás, Philatelia Hungarica Kft. a Bélyegkatalógus kiadók ASCAT Nemzetközi Szövetség tagja p. 359.

192 Magyar levélzáró és parafilatéliai bélyegek, annotált és illusztrált katalógus, összeállította Ch. J. Base, ISBN 1 901959 25 2, p. 115-116.

193 Magyar posta és illetékbélyeg katalógus 2011. 58. bővített kiadás, Philatelia Hungaria Kft. a Bélyegkatalógus kiadók ASCAT Nemzetközi Szövetség tagja p. 73 és 74.

194 Magyar levélzáró és parafilatéliai bélyegek, annotált és illusztrált katalógus, összeállította Ch. J. Base, ISBN 1 901959 25 2, p. 117.

195 Magyar posta és illetékbélyeg katalógus 2011. 58. bővített kiadás, Philatelia Hungaria Kft. a Bélyegkatalógus kiadók ASCAT Nemzetközi Szövetség tagja p. 75 és 76.

196 Magyar levélzáró és parafilatéliai bélyegek, annotált és illusztrált katalógus, összeállította Ch. J. Base, ISBN 1 901959 25 2, p. 475, 117 és 118.

197 Magyar levélzáró és parafilatéliai bélyegek, annotált és illusztrált katalógus, összeállította Ch. J. Base, ISBN 1 901959 25 2, p. 475.

198 Magyar posta és illetékbélyeg katalógus 2011. 58. bővített kiadás, Philatelia Hungaria Kft. a Bélyegkatalógus kiadók ASCAT Nemzetközi Szövetség tagja p. 77.

199 Magyar levélzáró és parafilatéliai bélyegek, annotált és illusztrált katalógus, összeállította Ch. J. Base, ISBN 1 901959 25 2, p. 285 és 476.

200 Magyar posta és illetékbélyeg katalógus 2011. 58. bővített kiadás, Philatelia Hungaria Kft. a Bélyegkatalógus kiadók ASCAT Nemzetközi Szövetség tagja p. 78.

201 Magyar levélzáró és parafilatéliai bélyegek, annotált és illusztrált katalógus, összeállította Ch. J. Base, ISBN 1 901959 25 2, p. 118.

202 Magyar posta és illetékbélyeg katalógus 2011. 58. bővített kiadás, Philatelia Hungaria Kft. a Bélyegkatalógus kiadók ASCAT Nemzetközi Szövetség tagja p. 81.

203 Magyar levélzáró és parafilatéliai bélyegek, annotált és illusztrált katalógus, összeállította Ch. J. Base, ISBN 1 901959 25 2, p. 118.

204 Repülési Lexikon, Akadémiai Kiadó, Budapest, 1991, Főszerkesztő Szabó József, ISBN 963 05 6207 3, p. 334.

205 Filatéliai Kurír, szerkesztő Örvös János a Gerle dicsőséges Földközi-tengeri repülését ismertető 1933. évi 1. 2. és 3. számának cikkei.

206 John J. Latham, Magyar Légiposta-Magyarországi Repülőjáratok 1896-1978, Kiadja: a Magyar Bélyeggyűjtők Országos Szövetsége (MABÉOSz), Budapest, 1979, 37-38 old.

207 Magyar levélzáró és parafilatéliai bélyegek, annotált és illusztrált katalógus, összeállította Ch. J.

Blase, ISBN 1 901959 25 2, p. 464.

208 Filatéliai Kurír, szerkesztő Örvös János WIPA szervezésével foglalkozó cikke 1933. évi 4-5. szám p. 73.

209 Magyar levélzáró és parafilatéliai bélyegek, annotált és illusztrált katalógus, összeállította Ch. J. Blase, ISBN 1 901959 25 2, p. 101, 462 és 459.

210 Filatéliai Kurír, szerkesztő Örvös János, 1933. évi 6. számának "A magyar posta két új mélynyomatos sorozata, illetve 10. számának Cáfolat című cikkei a 95-96. és 173. oldalak.

211 Magyar posta és illetékbélyeg katalógus 2011. 58. bővített kiadás, Philatelia Hungaria Kft. a Bélyegkatalógus kiadók ASCAT Nemzetközi Szövetség tagja p. 76.

212 Magyar levélzáró és parafilatéliai bélyegek, annotált és illusztrált katalógus, összeállította Ch. J. Blase, ISBN 1 901959 25 2, p. 475.

213 Magyar kiállítási levélzáró bélyegek 1896-1945, összeállította Balázs Károly, Budapest, 1996, kiadta a Hungexpo Budapesten, ISBN 963-04-6469-1, p. 48.

214 John J. Latham, Magyar Légiposta-Magyarországi Repülőjáratok 1896-1978, Kiadja: a Magyar Bélyeggyűjtők Országos Szövetsége (MABÉOSZ), Budapest, 1979, 41. old.

215 Magyar posta és illetékbélyeg katalógus 2011. 58. bővített kiadás, Philatelia Hungaria Kft. a Bélyegkatalógus kiadók ASCAT Nemzetközi Szövetség tagja p. 75.

216 Magyar levélzáró és parafilatéliai bélyegek, annotált és illusztrált katalógus, összeállította Ch. J. Blase, ISBN 1 901959 25 2, p. 363 és 461.

217 John J. Latham, Magyar Légiposta-Magyarországi Repülőjáratok 1896-1978, Kiadja: a Magyar Bélyeggyűjtők Országos Szövetsége (MABÉOSZ), Budapest, 1979, 42, és 43. old.

218 Magyar levélzáró és parafilatéliai bélyegek, annotált és illusztrált katalógus, összeállította Ch. J. Blase, ISBN 1 901959 25 2, p. 102. és 108. old.

219 John J. Latham, Magyar Légiposta-Magyarországi Repülőjáratok 1896-1978, Kiadja: a Magyar Bélyeggyűjtők Országos Szövetsége (MABÉOSZ), Budapest, 1979, 42. old.

220 Magyar posta és illetékbélyeg katalógus 2011. 58. bővített kiadás, Philatelia Hungaria Kft. a Bélyegkatalógus kiadók ASCAT Nemzetközi Szövetség tagja p. 75.

221 Magyar levélzáró és parafilatéliai bélyegek, annotált és illusztrált katalógus, összeállította Ch. J. Blase, ISBN 1 901959 25 2, p. 103 és 368. old.

222 Magyar posta és illetékbélyeg katalógus 2011. 58. bővített kiadás, Philatelia Hungaria Kft. a Bélyegkatalógus kiadók ASCAT Nemzetközi Szövetség tagja p. 77.

223 Magyar levélzáró és parafilatéliai bélyegek, annotált és illusztrált katalógus, összeállította Ch. J. Blase, ISBN 1 901959 25 2, p. 368 és 459.

224 Magyar levélzáró és parafilatéliai bélyegek, annotált és illusztrált katalógus, összeállította Ch. J. Blase, ISBN 1 901959 25 2, p. 464.

- 225 Magyar posta és illetékbélyeg katalógus 2011. 58. bővített kiadás, Philatelia Hungaria Kft. a Bélyegkatalógus kiadók ASCAT Nemzetközi Szövetség tagja p. 77.
- 226 John J. Latham, Magyar Légiposta-Magyarországi Repülőjáratok 1896-1978, Kiadja: a Magyar Bélyeggyűjtők Országos Szövetsége (MABÉOSz), Budapest, 1979, 48. old.
- 227 Repülési Lexikon, Főszerkesztő: Szabó József, Akadémiai Kiadó, Budapest, 1991. ISBN 963 05 6208 I. kötet, p. 28.
- 228 Magyar levélzáró és parafilatéliai bélyegek, annotált és illusztrált katalógus, összeállította Ch. J. Blase, ISBN 1 901959 25 2, p. 461 és 465.
- 229 Magyar levélzáró és parafilatéliai bélyegek, annotált és illusztrált katalógus, összeállította Ch. J. Blase, ISBN 1 901959 25 2, p. 465.
- 230 Magyar posta és illetékbélyeg katalógus 2011. 58. bővített kiadás, Philatelia Hungaria Kft. a Bélyegkatalógus kiadók ASCAT Nemzetközi Szövetség tagja p. 77.
- 231 Magyar levélzáró és parafilatéliai bélyegek, annotált és illusztrált katalógus, összeállította Ch. J. Blase, ISBN 1 901959 25 2, p. 462 és 476.
- 232 Magyar kiállítási levélzáró bélyegek 1896-1945, összeállította Balázs Károly, Budapest 1996, p. 48.
- 233 Magyar levélzáró és parafilatéliai bélyegek, annotált és illusztrált katalógus, összeállította Ch. J. Blase, ISBN 1 901959 25 2, p. 460 és 476.
- 234 Magyar levélzáró és parafilatéliai bélyegek, annotált és illusztrált katalógus, összeállította Ch. J. Blase, ISBN 1 901959 25 2, p. 120.
- 235 Magyar posta és illetékbélyeg katalógus 2011. 58. bővített kiadás, Philatelia Hungaria Kft. a Bélyegkatalógus kiadók ASCAT Nemzetközi Szövetség tagja p. 81, 82, 84, és 85.
- 236 Repülési Lexikon, Főszerkesztő: Szabó József, Akadémiai Kiadó, Budapest, 1991. ISBN 963 05 6208 I. kötet, p. 28.
- 237 Repülési Lexikon, főszerkesztő Szabó József, Akadémiai Kiadó Budapest 1991, ISBN 963 05 6209, II. kötet p. 34.
- 238 Repülési Lexikon, főszerkesztő Szabó József, Akadémiai Kiadó Budapest 1991, ISBN 963 05 6208, I. kötet, p. 604 - 605.
- 239 Repülési Lexikon, főszerkesztő Szabó József, Akadémiai Kiadó Budapest 1991, ISBN 963 05 6209, II. kötet p. 162.
- 240 Magyar Posta és illetékbélyeg katalógus, 2011, 58. bővített kiadás, Philatelia Hungarica kft. a Bélyegkatalógus kiadók, Ascata, Nemzetközi Szövetség tagja, p. 99.
- 241 Magyar levélzáró és parafilatéliai bélyegek, annotált és illusztrált katalógus, összeállította Ch. J. Blase, ISBN 1 901959 25 2, p. 105.
- 242 Magyar Posta és illetékbélyeg katalógus, 2011, 58. bővített kiadás, Philatelia Hungarica kft. a

Bélyegkatalógus kiadók, Ascat, Nemzetközi Szövetség tagja, p. 108 és 119.

[243](#) Magyar Posta és illetékbélyeg katalógus, 2011, 58. bővített kiadás, Philatélia Hungarica kft. a Bélyegkatalógus kiadók, Ascat, Nemzetközi Szövetség tagja, p. 111 és 122.

[244](#) Repülési Lexikon, főszerkesztő Szabó József, Akadémiai Kiadó Budapest 1991, ISBN 963 05 6208, I. kötet p. 427 és 428.

[245](#) Magyar Posta és illetékbélyeg katalógus, 2011, 58. bővített kiadás, Philatélia Hungarica kft. a Bélyegkatalógus kiadók, Ascat, Nemzetközi Szövetség tagja, p. 125, 126 és 128.

[246](#) Repülési Lexikon, főszerkesztő Szabó József, Akadémiai Kiadó Budapest 1991, ISBN 963 05 6209, II. kötet p. 28-29, 93 és 416.

[247](#) Magyar Posta és illetékbélyeg katalógus, 2011, 58. bővített kiadás, Philatélia Hungarica kft. a Bélyegkatalógus kiadók, Ascat, Nemzetközi Szövetség tagja, p. 141.

[248](#) Magyar Posta és illetékbélyeg katalógus, 2011, 58. bővített kiadás, Philatélia Hungarica kft. a Bélyegkatalógus kiadók, Ascat, Nemzetközi Szövetség tagja, p. 161, és p. 168.

[249](#) Magyar Posta és illetékbélyeg katalógus, 2011, 58. bővített kiadás, Philatélia Hungarica kft. a Bélyegkatalógus kiadók, Ascat, Nemzetközi Szövetség tagja, p. 162 és 164.

[250](#) Repülési Lexikon, főszerkesztő Szabó József, Akadémiai Kiadó Budapest 1991, ISBN 963 05 6209, II. kötet p. 418.

[251](#) Mitchel Südamerika 2009/2010 1 Teil p. 73.

[252](#) Magyar Posta és illetékbélyeg katalógus, 2011, 58. bővített kiadás, Philatélia Hungarica kft. a Bélyegkatalógus kiadók, Ascat, Nemzetközi Szövetség tagja, p. 144 és 168.

[253](#) Magyar Posta és illetékbélyeg katalógus, 2011, 58. bővített kiadás, Philatélia Hungarica kft. a Bélyegkatalógus kiadók, Ascat, Nemzetközi Szövetség tagja, p. 144, 155, és 168.

[254](#) Repülési Lexikon, főszerkesztő Szabó József, Akadémiai Kiadó Budapest 1991, ISBN 963 05 6208, I. kötet p. 429.

[255](#) Repülési Lexikon, főszerkesztő Szabó József, Akadémiai Kiadó Budapest 1991, ISBN 963 05 6209, II. kötet p. 430.

[256](#) Repülési Lexikon, főszerkesztő Szabó József, Akadémiai Kiadó Budapest 1991, ISBN 963 05 6208, I. kötet p. 156-157.

[257](#) Mitchel Westeuropa 2012/2013, p. 1098 és 1101.

[258](#) Magyar Posta és illetékbélyeg katalógus, 2011, 58. bővített kiadás, Philatélia Hungarica kft. a Bélyegkatalógus kiadók, Ascat, Nemzetközi Szövetség tagja, p. 204 és 220.

[259](#) Mitchel Karabische Inseln 2008/2009, p. 1764.

[260](#) Repülési Lexikon, főszerkesztő Szabó József, Akadémiai Kiadó Budapest 1991, ISBN 963 05 6209, II. kötet p. 29.

- 261 Magyar Posta és illetékbélyeg katalógus, 2011, 58. bővített kiadás, Philatelia Hungarica kft. a Bélyegkatalógus kiadók, Ascat, Nemzetközi Szövetség tagja, p. 238, 242, 243, 244 és 253.
- 262 Magyar Posta és illetékbélyeg katalógus, 2011, 58. bővített kiadás, Philatelia Hungarica kft. a Bélyegkatalógus kiadók, Ascat, Nemzetközi Szövetség tagja, p. 298 és 322.
- 263 Pataky Iván, Rozsos László, Sárhidai Gyula, Légi Háború Magyarország Felett, Zrínyi Kiadó I. kötet, ISBN 963 327 1541, p. 19-20.
- 264 Repülési Lexikon, Főszerkesztő Szabó József, Akadémiai Kiadó Budapest, 1991, ISBN 963056208, I. kötet, p. 462-463.
- 265 M. Szabó Miklós, "A Magyar Királyi Honvéd Légierő a II. Világháborúban", Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1987, ISBN 9633263662, p. 21, 95. és 115.
- 266 Pataky Iván, Rozsos László, Sárhidai Gyula, Légi Háború Magyarország Felett, Zrínyi Kiadó I. kötet, ISBN 963 327 1541, p. 260.
- 267 M. Szabó Miklós, "A Magyar Királyi Honvéd Légierő a II. Világháborúban", Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1987, ISBN 9633263662, p. 191, 193, 226, 263, és 270.
- 268 Iván Dezső, "A magyar katonai repülés története 1945-1956", ISBN 963 7034 314 p. 20.
- 269 Repülési Lexikon, Főszerkesztő Szabó József, Akadémiai Kiadó Budapest, 1991, ISBN 963056209 X, II. kötet, p. 68-69.
- 270 Iván Dezső, "A magyar katonai repülés története 1956-1980", ISBN 963 7037 39 X, p. 22-23.
- 271 Iván Dezső, "A magyar katonai repülés története 1945-1956", ISBN 963 7034 314 p. 28, 102, 154, 157, 162. és 218.
- 272 Iván Dezső, "A magyar katonai repülés története 1956-1980", ISBN 963 7037 39 X, p. 18, 64. és 98.
- 273 Repülési Lexikon, Főszerkesztő Szabó József, Akadémiai Kiadó Budapest, 1991, ISBN 963056208, I. kötet, p. 44-46.
- 274 Iván Dezső, "A magyar katonai repülés története 1956-1980", ISBN 963 7037 39 X, p. 41, 87, 98. és 107.
- 275 Mitchel Osteuropa 2012/2013, p. 615.
- 276 Mitchel Südosteuropa 2012/2013, band 4, p. 249.
- 277 Mitchel Japan, Korea, Mongolei, Sowjet republiken in Asien 2010, p. 1128.
- 278 Osteuropa 2012/2013, p. 429.
- 279 Iván Dezső, "A magyar katonai repülés története 1945-1956", ISBN 963 7034 314 p. 155.
- 280 Repülési Lexikon, Főszerkesztő Szabó József, Akadémiai Kiadó Budapest, 1991, ISBN 963056208, I. kötet, p. 447, 448, és 469.

281 Mitchel Südosteuropa 2012/2013, band 4, p. 249.

282 Mitchel Osteuropa p. 2012/2013, 679.

283 Osteuropa 201/2013, p. 431.

284 Iván Dezső, "A magyar katonai repülés története 1945-1956", ISBN 963 7034 314 p. 118-119, 125, és 143.

285 Iván Dezső, "A magyar katonai repülés története 1956-1980", ISBN 963 7037 39 X, p. 23, 28 és 41.

286 Repülési Lexikon, Főszerkesztő Szabó József, Akadémiai Kiadó Budapest, 1991, ISBN 963056209, II. kötet, p. 62 és 64.

287 Repülési Lexikon, Főszerkesztő Szabó József, Akadémiai Kiadó Budapest, 1991, ISBN 963056209, II. kötet, p. 64-66.

288 Osteuropa 2012/2013, p. 428.

289 Mitchel Südeuropa, 3. band, p. 468

290 Úrhajózási Lexikon, Akadémiai Kiadó, Zrínyi Katonai Kiadó, ISBN 963 05 3628 5, p. 396.

291 Nagy Ernő, Tíz év úrkutatás, Kossuth Könyvkiadó 1967, Szerkesztette Surányi Éva, p. 48-49, és 80.

292 Magyar posta és illetékbélyeg katalógus 2011. 58. bővített kiadás, Philatelia Hungaria Kft. a Bélyegkatalógus kiadók ASCAT Nemzetközi Szövetség tagja p. 369, 129, és 131.

293 Mitchel Osteuropa 2012/2013, p. 692 és 718.

294 Magyar posta és illetékbélyeg katalógus 2011. 58. bővített kiadás, Philatelia Hungaria Kft. a Bélyegkatalógus kiadók ASCAT Nemzetközi Szövetség tagja p. 137 és 165.

295 Úrhajózási Lexikon, Akadémiai Kiadó, Zrínyi Katonai Kiadó, ISBN 963 05 3628 5, p. 196,784, 215, 519, és 555.

296 Magyar posta és illetékbélyeg katalógus 2011. 58. bővített kiadás, Philatelia Hungaria Kft. a Bélyegkatalógus kiadók ASCAT Nemzetközi Szövetség tagja p. 140 és 141.

297 Úrhajózási Lexikon, Akadémiai Kiadó, Zrínyi Katonai Kiadó, ISBN 963 05 3628 5, p. 70, 81, 196, , 215, 519, 610 és 784.

298 Magyar posta és illetékbélyeg katalógus 2011. 58. bővített kiadás, Philatelia Hungaria Kft. a Bélyegkatalógus kiadók ASCAT Nemzetközi Szövetség tagja p. 142, 143, és 145.

299 Mitchel Osteuropa 2012/2013, p. 646 és 700.

300 Nagy Ernő, Tíz év úrkutatás, Kossuth Könyvkiadó 1967, Szerkesztette Surányi Éva, p. 210/15, 264/65, és 267.

301 Úrhajózási Lexikon, Akadémiai Kiadó, Zrínyi Katonai Kiadó, ISBN 963 05 3628 5, p. 117, 306,

332, és 765.

[302](#) Magyar posta és illetékbélyeg katalógus 2011. 58. bővített kiadás, Philatelia Hungaria Kft. a Bélyegkatalógus kiadók ASCAT Nemzetközi Szövetség tagja p. 182.

[303](#) Űrhajózási Lexikon, Akadémiai Kiadó, Zrínyi Katonai Kiadó, ISBN 963 05 3628 5, p. 350-352, 484-485, 603-604, és 857-859.

[304](#) Magyar posta és illetékbélyeg katalógus 2011. 58. bővített kiadás, Philatelia Hungaria Kft. a Bélyegkatalógus kiadók ASCAT Nemzetközi Szövetség tagja p. 156 és 157.

[305](#) Magyar posta és illetékbélyeg katalógus 2011. 58. bővített kiadás, Philatelia Hungaria Kft. a Bélyegkatalógus kiadók ASCAT Nemzetközi Szövetség tagja p. 167, 205-206, 207, 862-864.

[306](#) Űrhajózási Lexikon, Akadémiai Kiadó, Zrínyi Katonai Kiadó, ISBN 963 05 3628 5, p. 161 és 871.

[307](#) Űrhajózási Lexikon, Akadémiai Kiadó, Zrínyi Katonai Kiadó, ISBN 963 05 3628 5, p. 32-37.

[308](#) Magyar posta és illetékbélyeg katalógus 2011. 58. bővített kiadás, Philatelia Hungaria Kft. a Bélyegkatalógus kiadók ASCAT Nemzetközi Szövetség tagja p. 171 és 174.

[309](#) Űrhajózási Lexikon, Akadémiai Kiadó, Zrínyi Katonai Kiadó, ISBN 963 05 3628 5, p. 691, 700-701, 37-38, és 409, 422.

[310](#) Magyar posta és illetékbélyeg katalógus 2011. 58. bővített kiadás, Philatelia Hungaria Kft. a Bélyegkatalógus kiadók ASCAT Nemzetközi Szövetség tagja p. 172, 177 és 182.

[311](#) Űrhajózási Lexikon, Akadémiai Kiadó, Zrínyi Katonai Kiadó, ISBN 963 05 3628 5, p. 38-39.

[312](#) Magyar posta és illetékbélyeg katalógus 2011. 58. bővített kiadás, Philatelia Hungaria Kft. a Bélyegkatalógus kiadók ASCAT Nemzetközi Szövetség tagja p. 175-176, 179, 183 és 239.

[313](#) Űrhajózási Lexikon, Akadémiai Kiadó, Zrínyi Katonai Kiadó, ISBN 963 05 3628 5, p. 438, és 441.

[314](#) Magyar posta és illetékbélyeg katalógus 2011. 58. bővített kiadás, Philatelia Hungaria Kft. a Bélyegkatalógus kiadók ASCAT Nemzetközi Szövetség tagja p. 181, 180, és 185.

[315](#) Űrhajózási Lexikon, Akadémiai Kiadó, Zrínyi Katonai Kiadó, ISBN 963 05 3628 5, p. 407, és 701-704.

[316](#) Magyar posta és illetékbélyeg katalógus 2011. 58. bővített kiadás, Philatelia Hungaria Kft. a Bélyegkatalógus kiadók ASCAT Nemzetközi Szövetség tagja p. 200.

[317](#) Űrhajózási Lexikon, Akadémiai Kiadó, Zrínyi Katonai Kiadó, ISBN 963 05 3628 5, p. 39-41, 833-834 és 627-631.

[318](#) Magyar posta és illetékbélyeg katalógus 2011. 58. bővített kiadás, Philatelia Hungaria Kft. a Bélyegkatalógus kiadók ASCAT Nemzetközi Szövetség tagja p. 187, 192, 193, 195, és 198.

[319](#) Űrhajózási Lexikon, Akadémiai Kiadó, Zrínyi Katonai Kiadó, ISBN 963 05 3628 5, p. 413 és

729-731.

320 Mitchel Osteuropa 2012/2013, p. 734 és 753.

321 Mitchel Nordamerika 2011, p. 351.

322 Magyar posta és illetékbélyeg katalógus 2011. 58. bővített kiadás, Philatelia Hungaria Kft. a Bélyegkatalógus kiadók ASCAT Nemzetközi Szövetség tagja p. 207-208, 215, 219, 220-222, és 225.

323 Mitchel Osteuropa 2012/2013, p. 777.

324 Úrhajózási Lexikon, Akadémiai Kiadó, Zrínyi Katonai Kiadó, ISBN 963 05 3628 5, p. 166-167, 634-638, és 721-724.

325 Mitchel Westafrika 2011, band, 5.2, p. 307.

326 Magyar posta és illetékbélyeg katalógus 2011. 58. bővített kiadás, Philatelia Hungarica Kft. a Bélyegkatalógus kiadók ASCAT Nemzetközi Szövetség tagja p. 178, 233, 235 és 356.

327 Cambridge Enciklopédia, Szerkesztette: David Crystal, Macenas Kiadó Debrecen 1992 ISBN 963 7425 65 9, p. 726.

328 Magyar posta és illetékbélyeg katalógus 2011. 58. bővített kiadás, Philatelia Hungarica Kft. a Bélyegkatalógus kiadók ASCAT Nemzetközi Szövetség tagja p. 236 és 244.

329 Felix R. Paturi, A technika krónikája, Officina Nova Könyv- és Lapkiadó Kft, ISBN 963 7836 44 6, p. 580.

330 Cambridge Enciklopédia Szerkesztette: David Crystal, Macenas Kiadó Debrecen 1992 ISBN 963 7425 65 9, p. 552.

331 Magyar posta és illetékbélyeg katalógus 2011. 58. bővített kiadás, Philatelia Hungarica Kft. a Bélyegkatalógus kiadók ASCAT Nemzetközi Szövetség tagja p. 250, 262, 263, 286, és 339.