

Tisztelgés az óceánrepülőknek

2009. július 16-án, a Magyar Világ baráti társágával a Fiumei úti temető 47-es parcella 1. sor 128-as sírjánál meglátogattuk az első magyar óceánrepülő – Endresz György – sírját, aki Magyar Sándor navigátorral, első magyarként és a világon 15-ként átrepülte az Atlanti Óceánt. Sírját ugyanúgy kevesen látogatják, mint a mellette levő sírban nyugvó „Bűvös kocka” feltalálójának – Rubik Ernőnek a sírját.

Az idén, a POFOSZ 1956-os Hagyományörzők társaságában kerestem fel a Felcsút és Szár határában (Fejér megye) az országút mellett 2006-ban felállított emlékművet, hogy tisztelegjünk nagyszerű teljesítményüknek, emberi cselekedetüknek.



A Wikipédiából idézek, amit róla, róluk és cselekedeteikről följegyeztek:

Endresz György, a ma Romániához tartozó Perjámosban született 1893. január. 6-án. Az első világháborúban mint a 64. repülőszázad pilótája vett részt, több kitüntetést kapott, mint hadipilóta négy elismert légi győzelme volt. 1921 szeptemberében főhadnagyi rendfokozatban részt vett a Prónay Pál nevével fémjelzett nyugat-magyarországi nemzeti felkelésben.

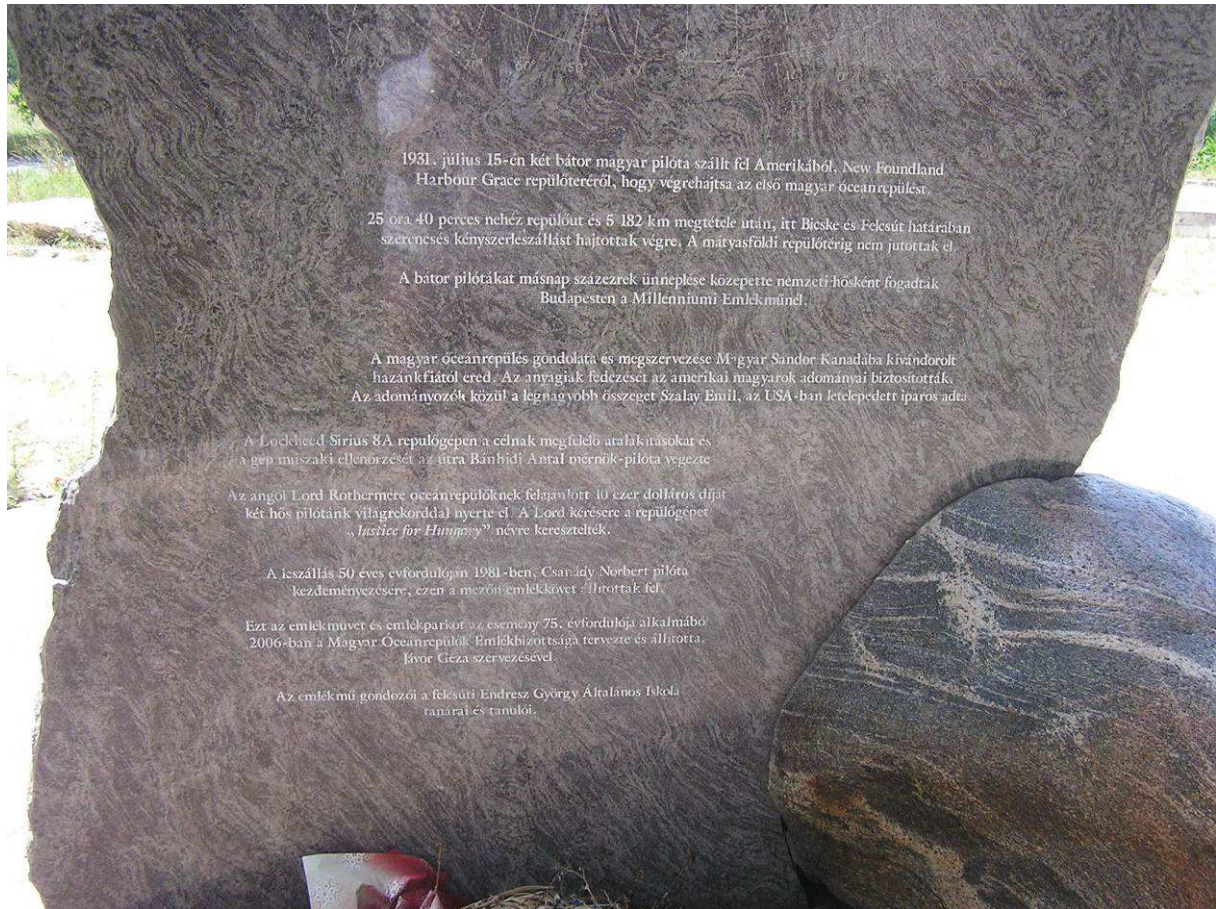
Ezt követően az Aero Express, majd a német Junkers-művek pilótája, később az Aero Szövetség oktatótiszteje volt.

Magyar /Wilczek/ Sándor (Szekszárd, 1898 – 1981) navigátor. Az I. világháborúban kitüntetett pilóta volt.

1920-ban ő volt az első postajárat pilótája (Budapest–Győr). Az 1931-es magyar óceánrepülés egyik kezdeményezője és a *Justice for Hungary* ('Igazságot Magyarországnak!') elnevezésű repülőgép navigátora volt. Ő volt az óceánrepülés egyik kezdeményezője.

Bánhidya /Mudris/ Antal 1902. 12. 23. Szatmárnémeti.

1994. 03. 18. Budapest. Gépészmérnök, repülőgép-tervező, pilóta. 1931-ben ő volt a vezető tanácsadó Endresz György és Magyar Sándor mellett. Az ő javaslata alapján választották ki óceánrepülésre a Lockheed Sirius 8A repülőgépet, amelyet az ő iránymutatása alapján alakítottak át óceánrepülésre. A magyar gyártmányú Gerle típusú repülőgépek repülési teljesítménye is az ő nevéhez fűződik.



A világválság idején kivándorolt magyarok, a warseillesi döntés elleni tiltakozásul adakoztak és elfogadták a repülőgép nevének „Justice for Hungary” (Igazságot Magyarországnak) névadását.

A szervezést az Egyesült Államokban élő magyarság végezte közadakozásból. A Detroitban megalakult American-Hungarian Transatlantic Comittee darabonként 1 dollárért árusított levelezőlapok árából kívánta fedezni az óceánrepülés költségeit.

1930 februárjában Harold Sidney Harmswort viscount, az angol Daily Mail újságkonstern elnöke, 10000 dollárt ajánlott föl annak a magyar pilótának, aki első ízben repül át New Yorkból Budapestre. Ez az ajánlat elsősorban jó reklám és nem utolsó sorban jó ösztönző volt a terv mielőbbi megvalósítására. 1930 júniusáig az Egyesült Államokban és Kanadában 5000 dollár, míg Magyarországon mindössze 45 dollár gyűlt össze, ami még a repülőgép megrendeléséhez is kevés volt. Ekkor jelentkezett az Egyesült Államokban korábban letelepedett egykori magyar iparos Szalay Emil, aki mozgatható vagyonából 25000 dollárt biztosított az óceánrepülést megvalósítani akarók rendelkezésére.

A kiválasztott repülőgép átalakítására Magyarországról kiutazott Bánhidy Antal gépészmérnök és az ő elképzelése alapján alakították át a repülőgépet, hogy minél több üzemanyaggal legyen feltölthető és az óceánrepüléshez szükségtelen berendezéseket

leszereltette. A szükséges előkészületek megtétele után a „Justice for Hungary” nevű repülőgép, Endresz György pilótával és Magyar Sándor navigátorral **1931. július 15-én**, meg nem határozott időpontban startolt az új –founlandi Harbour Grace (a Kegyelem Kikötője) repülőteréről. Az elromlott iránytűjük ellenére, a kitűnően működő motorral rekordokat döntöttek meg és a mátyásföldi repülőtérré tervezték a leszállást, ahol több ezer ember gyűlt össze az óceánrepülők tiszteletére. Az óceán fölött, így az óceánjáró hajók pozíciói alapján számították ki saját pozíciójukat. A kényszerű manőverek, a viharzónák elkerülése érdekében, több üzemanyagot használtak el, mint azt tervezték, így már Győr környékén észlelték az üzemanyag ellátás akadozását. Még 70 kilométert tudtak repülni a főváros felé, amikor elfogyott az üzemanyaguk és leállt a repülőgép motorja. Utólag az is kiderült, hogy az egyik üzemanyagtartályban volt még 50 liter üzemanyag, ami elég lett volna Mátyásföldre. Így siklórepüléssel kellett kényszerleszállást végrehajtaniuk Bicskétől nem messze, Felcsút határában egy kukoricatáblában, sikeresen. A megtett út távolsága 5770 km és ezt 25 óra 20 perc alatt teljesítették **1931. július 16-án**. Jó lenne, ha az utókor számára pontosítanák az indulás és az érkezés idejét is, hogy ne kelljen találgatni és esetleg kételkedni.



Az 1956-os Hagyományőrzők ma idelátogatottak csoportja a koszorúzás után.

A rekordereket **1931. július. 20-án** fogadták Budapesten a Milleneumi Emlékműnél, ahol több ezren várták őket, ünnepelve tettüket.

Endresz György ezután is pilótaként dolgozott, Magyar Sándor pedig visszatért az Egyesült Államokba és repülőiparban helyezkedett el.

1932. május. 22-én Rómában tartották az óceánrepülők világkongresszusát, ahová mindazokat meghívták, akik eddig átrepülték az Atlanti óceánt.

Endresz György is elindult, de már Bitai István rádiótávíráshoz navigátorral (róla nem találtam életrajzi adatot) **Május 21-én 15-kor** a római Littorio repülőtérre leszálláshoz készültek, amikor gépük átpördült és lezuhan és mind a ketten meghaltak. Jó lenne azt is tudni, hogy mi volt az oka a szerencsétlenségek? Az alacsony leszállási sebesség, vagy konkrétan mi, hogy komplettebb legyen az esemény leírása. Búcsúztatásuk Rómában történt, a temetésük pedig Budapesten.

Endresz Györgyről teret, utcát neveztek el halála után, de 1945 után, előzetes nemzeti érzelmei kinyilvánítása miatt ezeket az utcaneveket is visszavonták és talán a mai napig nincs róla jelenleg elnevezve egy utca sem. De milyen feledékeny az utókor? Mert síremléke sem lenne, ha 1979-ben, a repülés néhány barátja nem kezdeményezte volna, hogy a korhadt fakeresztet fekete márványoszlopra cserélje a Fiumei úti temetőben az iránta való tiszteletből. Szerencsére, vannak máshol is hagyományápolók és ennek köszönhető a Felcsút határában felállított emlékmű is.

Ezt az emlékművet koszorúztuk meg mi is, tiszteletünk jeléül, mert a hagyomány akkor marad meg hosszútávon is, ha van, aki ápolja, folytatja és fenntartja.

Majd környék tájborainak a megköstölésére betértünk hazautazásunk előtt a Juhász Borászati Kft. Pincészetébe egy pohár borra.



Egy jó pohár magyar bor, használ az egészségnek és az emésztésnek.

Bicske, 2013. július 5.

Bencze Pali, mint 1956-os Hagyományörző