

Csörgő Terézia

IFJÚSÁGI AEROKÖR A FŐGIMNÁZIUMBAN

1925–1944

A XIX. század végén az iskolákban a tehetségek fejlesztését segítő egyletek, úgynevezett önképzőkörök alakultak meg, melyekben tanáraik vezetésével dolgoztak a diákok. 1869-ben tanulói kezdeményezésre a jászberényi főgimnáziumban is megalapították az önképzőkört, mely célul tűzte ki az irodalom, az olvasás megszerettetését. Ezt sokrétű tevékenységgel érték el. Ilyenek voltak a szépirodalmi művek közös olvasása, előadások, szavatelők tartása, irodalmi alkotások készítése, azok bírálata, pályázatok kiírása, a pályaművek bírálata, természettudományos irodalom és témák feldolgozása, könyvek, folyóiratok vásárlása, könyvtárak létesítése s találkozások írókkal, költőkkel, színházi előadások szervezése.

Az önképzőkör tagjainak érdeklődése, tevékenysége nagyon széles sávban mozgott. Így történhetett, hogy az 1925/26-os tanévben négy hetedikes tanuló: Belezna István, Csizmadya János, Kiss Kálmán és Sebestyén Endre megvetette a repüléssel és a hozzá kapcsolódó ismeretekkel foglalkozó ifjúsági aerokör alapját. A négy tanuló önképzőköri tagként a Természettudományi Közlönyökben anyagot kerestek megtartandó előadásához. Végül úgy határoztak, hogy mind a négyen a kormányozható léghajóról és repülőgépről négy kisebb, egymással összefüggő előadást tartanak.

Osztálytársaik segítettek, rajzokat szerkesztettek, papírsárkányt, egy egyszárnyú repülőmodellt készítettek, hiszen a szemléltetéssel volt teljes az előadásuk.

Hosszadalmas, célratörő, sok gyakorlással járó előkészület után 1926. február 7-én nyilvános, nagy sikerű aviatikai programot valósított meg a négy tanuló. A következő előadások hangzottak el:

1. A kormányozható léghajó szerkezete és működése. Előadta Belezna István
2. A hajtóeszköz és a léghajó háborús alkalmazása. Előadta Kiss Kálmán
3. A repülőgép szerkezete és működése. Előadta Sebestyén Endre
4. A repülőgép háborús alkalmazása. Előadta Csizmadya János
5. Összefoglalás és a megalakulandó ifjúsági aerokör célja. Előadta Streitman György

„Úgy éreztük, hogy ifjaink munkásságának megvolt a belső, tehát mindegyikre nézve maradandó értéke, és úgy éreztük, hogy ezen előadás az intézet nevének is tisztességet szerzett.” – írta erről a programról Gergely Adolf az 1925/26-os gimnáziumi értesítőben.

A Jász Hírlap 1926. február 14-i számában Aviatikai délután a helybeli gimnáziumban címmel tudósított az eseményről. A társadalom színe-javát felölelő közönség előtt „... tartottak a diákok oly értelmes, higgadt és eszmegazdag szabad előadást a repülés problémájáról, hogy a budapesti tanárok egyértelmű állítása szerint őket is meglepte”. E lapszám 3. oldalán a reálgimnázium igazgatósága köszönetet mondott a közönség nagybecsű adományaiért.

Az első aviatikai előadás-sorozatot követően február 17-én megalakult a jászberényi gimnázium aeroköre, melynek alapszabályát a budapestvidéki tankerületi királyi főigazgatóság 398/1926. szám alatt 1926. március 20-án jóváhagyta. Az alapszabály módosítására 1932 áprilisában került sor. A négy fejezetet és 32 pontot tartalmazó új alapszabályt Acsay István főigazgató 875/1932. szám alatt hagyta jóvá. Az aerokör vezetőtanára Gergely Adolf lett, aki mennyiségtant és természettant tanított az intézetben. Az első évben az aerokör ifjúsági elnöke Karlinger Tihamér VIII., titkára Beleznay István VII., jegyzője Csizmady János VII. osztályos tanuló volt.

Az elkövetkezőkben, minden tanév elején újból megalakult az aerokör, az alakuló gyűlésen egy évre megválasztották a kör elnökét, titkárát, jegyzőjét, pénztárosát, műhelyvezetőjét, kiknek neve a későbbiekben látható táblázatban szerepel (nevük mellett az osztályuk olvasható).

Az aerokör szisztematikusan dolgozta fel évről-évre a repülést és a repüléshez szükséges történeti, technikai, biológiai, matematikai, térképészeti, fotogrammetriai, meteorológiai, fizikával, földrajzi ismeretekkel kapcsolatos témákat.

A tanulók kezdettől fogva módszeres előkészítő munkával jutottak el a különféle tárgyú, eredményes előadás-sorozatokhoz. A módszeres előkészítésről Gergely Adolf a következőket írta: *„Megadjuk az előadássorozat tárgyát, önálló részekre osztjuk és átadjuk a könyveket a sorozatban résztvevő előadó tanulóknak. Átolvassák a kicsiny terjedelmű anyagot; a tanár mindegyiktől számonkéri a tárgy lényegét és velük együtt megállapítja az egyes előadások vázlatát és szerkezetét. A tanuló fölolvassa a kidolgozott tételt és kijavítja a tanár utmutatása szerint. A kijavítás többféle irányú lehet. A nem helyes sorrendben írt részeket új összetételként alakítják át; a fizikai, meteorológiai, technikai ismeretekben mutatkozó hézagosságot pótolják, a tömör gondolatot föloldják s a gondolatok sorát – a közönség figyelmének pihentetése végett – egy-egy kitéréssel, hangulatos megjegyzéssel megszakítják. Világos beszéddel közlésre alkalmassá teszik mondanivalójukat és megtanulják, hogy a természettudományi ismeretek előadásmódja is egyesítheti helyenkint a próza és a költészet sajátosságait. A tanulók megtanulják a szabadossá és hangulatossá tett előadást, azután elmondják oly módon, hogy pálcával mutatnak a kifüggesztett szemléltető rajzok megfelelő helyeire. Teljes biztonsággal tudják a részükre kijelölt szabadelőadás kicsinyterjedelmű anyagát és határozott, de szerény magatartást tanúsítanak a fellépéstől az előadói asztal elhagyásáig.”*

A repülőgép-modellézést is szerették volna felvenni a programjukba, ezért az 1926/27-es tanévben a Magyar Aero Szövetségtől költségvetés betérjesztésével anyagi támogatást kértek. Hiszen a repülőmodell *„nélkülözhetetlen tanszer a középiskolában a mechanikai alapfogalmak és elvek megismeréséhez”*. – írta Gergely Adolf.

Az anyagi támogatást megkapták, s ezzel a segítséggel az 1927/28-as tanévben *„megindult a műhelyben a modellezés munkája is és így a kör tagjainak tevékenysége megnyilvánult elméleti és gyakorlati irányban egyaránt”*. – olvasható a kör tanár vezetőjének értesítőbeli beszámolójában.

A repülőmodelleket készítő műhelyekben igen tevékeny munka folyt. A műhelyvezetők lelkiismeretesen, türelmes munkával, az alsóbb évfolyamosokkal is megkedveltették a modellkészítést. Ennek folytatása volt VII. és VIII. osztályban az aerokörben való aktív részvételük, s ott már versenyképes modelleket készítettek.

<i>Tanév</i>	<i>Elnök</i>	<i>Titkár</i>	<i>Jegyző</i>	<i>Pénztáros</i>	<i>Műhelyvezető</i>	<i>Ellenőr</i>
1925/26	Tanév	Beleznay I stván VII.	Csizmady János VII.	-	-	-
1926/27	Csizmady János VIII.	Sebestyén Endre VIII.	Kereczmann Sándor VII.	-	-	-
1927/28	Jász Imre VIII.	Jancsó Antal VIII.	Lakos György VII.	Rigó Ferenc VIII.	Szabó János VIII.	-
1928/29	Lakos György VIII.	Tukora Béla VIII.	Rusz János VII.	Simon János VIII.	Gerendásy Sándor VIII.	-
1929/30	Ágotai Lajos VIII.	Sommer Tibor VIII.	Varga Imre VIII.	Piroska János VIII.	Lamm Róbert VII.	Donáth Ferenc VIII.
					Antal Károly VII.	
1930/31	Strausz Sándor VIII.	Varga Imre VIII.	Tóth István VII.	Völgyi Kálmán VIII.	Mizsei Zoltán VII.	Muhoray György VIII.
1931/32	Mizsei Zoltán VIII.	Sztojka Károly VIII.	Papp János VII.	Kiss Lajos VIII.	Kiss Béla VIII.	Beleznay Andor VIII.
1932/33	Leitner Pál VIII.	Papp János VIII.	Nagy Kálmán VII.	Szilassy Elemér VIII.	Koller Ferenc VII.	Beleznay Mátyás VIII.
1933/34	Dósa Béla VIII.	Nagy Kálmán VIII.	Eröss István VII.	Andrási Béla VIII.	Császár Jenő VII.	Szúnyogh Károly VIII.
1934/35	Erdélyi Sándor VIII.	Lányi Tibor VIII.	Molnár János VIII.	Muhoray Lajos VIII.	Császár Jenő VIII.	Haragos Antal VIII.
1935/36	Szűcs László VIII.	Ring Károly VIII.	Szatmári Lajos VIII.	Sisa Béla VIII.	Oláh István VIII.	Fuchs György VIII.
1936/37	Holló János VIII.	Petri István VIII.	Pollák István VIII.	Holczer Dezső VIII.	Sápi János VIII.	Stella Miklós VIII.

1937/38	Nagy Sándor VIII.	Büchler Andor VIII.	Jenes Miklós VIII.	Sisa Károly VIII.	Baranyi József VIII.	Hangya Ferenc VIII.
1938/39	Holló András VIII.	Szabó András VIII.	Tanner Gyula VIII.	Baranyi József VIII.	Simon Pál József VIII.	Sárközy Tibor VIII.
1939/40	Holczer Gyula VIII.	Mizsei Béla VIII.	-	Mizsei Béla VIII.	Andrássy József VII.	Szőke Péter VII.
1940/41	Andrássy József VIII.	Girtler István VIII.	Darázs Árpád VIII.	Bíró Antal VIII.	Szőke Dezső VII.	-
1941/42	Szőke Dezső VIII.	Kiss Géza	-	Drávai Sándor VIII.	Futó Tibor VII.	-
					Harmati Pál VII.	
1942/43	Futó Tibor VIII.	Harmati Pál VIII.	Simonyi Gyula VIII.	Kucsera Szaniszló VIII.	Futó Tibor VIII.	-
					Harmati Pál VIII.	
					Drávai Gyula V.	
1943/44	Burka Endre VIII.	Bene László VIII.	Vörös István VIII.	Molnár Péter VIII.	Szentgyörgyi Ödön VI.	-
					Drávai Gyula VI.	
					Suba László V.	

A műhelymunkáról is rendszeresen beszámoltak a diákvezetők. 1929. február 5-i ülésen Gerendásy Sándor VIII. o., a műhely vezetője például szemléltető rajzok segítségével mutatta meg, „*hogy miként foglalják össze a mérési eredményeket egy-egy grafikonban és miként egyesítik a szárnyfelület emelkedési képességét mutató számokat, szóval a szárnyfelület tulajdonságait egyetlenegy diagramban*”.

Kezdetben bot- és csőtörzsű modelleket készítettek. Majd 1939-ben új fejezet kezdődött a kör életében, ugyanis a műhelyben áttértek a zártörzsű modellek építésére, így egy lépéssel közelebb kerültek a valódi gépek építéséhez.

A tanévek végén kiállítást is rendeztek az év közben készített gépekből, hogy a műhely tagjainak a munkáját megismerhesse a nagyközönség. Ugyanakkor szerették volna felkelteni az érdeklődést a látogatókban a repülés iránt

Repülés az iskolai tanítás és nevelés szolgálatában

1935-ben Gergely Adolf, az ifjúsági aerokör vezetőtanára a fenti címmel foglalta össze az aerokör „*különbféle tárgyú, de a repüléssel szoros kapcsolatban álló*” tevékenységét. Ugyanakkor bizonyította, hogy „*...a repülés elméleti és technikai alapjának megismertetése, a motor nélküli siklórepülés gyakorlása beleállítható az iskolai tanítás és nevelés szolgálatába – a tanulók különösebb megterhelése nélkül, s hogy az ifjúság ilyenmű munkája alkalmas a repülés gondolatának elterjesztése a nemzeti védelem érdekében.*

Háromféle irányban közeledett az ifj. aerokör az elmúlt tíz esztendő alatt ennek a végső-célnak elérésére.

Feldolgozta a tanítás különböző tárgyainak, továbbá az időjárásnak, a térképészítésnek a repüléssel való kapcsolatát.

Foglalkozott a sikló, vitorlázó és a motoros repülőmodellek elméletével és röpitésével.

És végül előkészítette a majdan megvalósítandó gyakorlati siklórepülés lehetőségét a motornélküli repülés elméletének tanulmányozása útján is”.

Gergely Adolf összefoglalója is jól bizonyítja, a tanulók nagyon komoly, precíz előadásai közül kiderült többek között, hogy az ember a repüléshez hogyan is használta fel az élővilágban tapasztaltakat, a földrajzi ismeretek miért fontosak, mi a szerepe az időjárásnak a repülésben, mi a repülés elméleti és technikai jellemzője, milyen segítséget jelent a térkép és a légi fénykép, s egyáltalán miért fontos a repülés.

Nagyon hasznos dolgokat tudhattak meg és tudhatunk meg ebből az összeállításból. A 42 oldalnyi anyag rövid bemutatásával szeretném felkelteni az érdeklődést a főgimnázium aeroköri tevékenysége iránt.

Az írás három nagy fejezetre tagolódik. Az I. fejezeten belül 14 alfejezet található, melyek egy-egy előadás-sorozat rövid összefoglalói. A kör vezetőtanára változó számú pontot tartalmazó vázlattal kezdi a bemutatást, mely vázlatpontok egyben az előadások témájának, esetleg címének felelnek meg. Az alfejezetek címének és néhány vázlatnak a felsorolásával, néhány fontos, érdekes dolog kiemelésével próbálom a fenti célokat elérni. Minden alfejezet tartalmazza a nagyon komoly szakirodalmat, melyet a tanulók felhasználtak előadásaik elkészítéséhez.

A II. és III. fejezet gyakorlati kérdésekkel, feladatokkal foglalkozik.

I. (fejezet) *Kapcsolat a tanítás különböző tárgyai és a repülés között.*

1. *A növényvilág és a repülés*

- a) *A növényfajok fennmaradása*
- b) *A porszemű spórák és a magvak repülése*
- c) *A szárnyas termések és a termések magvainak szétszóródása*
- d) *Hajszálás, bóbitás, ernyős termések és magvak repülőszervei*
- e) *Tollasfarkú, fonalas és tollkoszorús repülőszervek*

A növényfajok fennmaradását termések, magvak, spórák végzik úgy, hogy a szél viszi őket egyik helyről a másikra. A sok példa közül egy, a fenyők nagy mennyiségű virágpora azért tud nagy távolságokat megtenni, mert az ellipszoid alakú virágpornak mind a két végén levegőt tartalmazó légzsák található. A melegben kiterjed a levegő a légzsákban, s felfelé száll. Ha a lehűl a levegő, kisebb a térfogat, a földre száll a virágpór.

2. *Az állatvilág és a repülés*

- a) *A szállóernyős gerinces állatok repülésének biológiája és mechanikája. (Repülőhal, repülőbéka, repülőgyík, repülőmókus, repülőmaki)*
- b) *Kihalt repülőszárkányok*
- c) *A denevér*
- d) *Az ősmadár (Archaeopteryx)*
- e) *A madár mint a legtokéletesebb repülő*

A mai madár szárnya felül domború, alul homorú, csontok teszik kerekké és vastagga a mellső élét, a hátsó éle viszont vékony. Ilyen a repülőgép szárnya is.

A szárny csapkodása átalakul repülési energiává. Anyagcseréje igen gyors, a táplálék súlya így nem zavarja a repülést. A madár a legtokéletesebb motoros repülőgép, hiszen szállhat vízszintesen, emelkedhet, szárnycsapkodása motoros repülés, a szárnycsapkodás nélkül sikló- és vitorlázórepülést végez.

2.a) *A szárnyas rovarok repülése*

- b) *Az ősvorak*
- c) *Az egyenesszárnyú, hártványsszárnyú és a kétszárnyú rovarok repülése*
- d) *A bogarak, lepkék és a recésszárnyúak repülése*
- e) *A rovarok repülésének biológiai és mechanikai vonatkozásai*

3. *A levegő ellenállásának tanulmányozása*

- a) *A levegő ellenállásának hatása és oka*
- b) *Lilienthal készüléke a levegő ellenállásának mérésére*
- c) *A levegő ellenállásának mérése a göttingeni aerodinamikai intézetben*
- d) *A göttingeni intézet mérési eredményeinek grafikonban való összefoglalása*
- e) *Az aerodinamikai eredmények*

A repülésre vonatkozó ismeretek síklappal, illetve ívelt felületekkel kapcsolatos kísérletekkel indultak. Fejlődés akkor következett be, amikor felismerték, hogy a szárnyak készítésére az ívelt felületek a legalkalmasabbak. Otto Lilienthal (német repülőgép-mérnök, feltaláló, pilóta) volt az, aki megmutatta, hogy az ívelt szárnyfelület hatásfoka nagyobb a síklapok hatásfokánál.

Az aerodinamika a levegő ellenállásával és hatásaival foglalkozik, az ok a légörvényekben keresendő.

4. A levegő ellenállásának mérése levélmérleggel

A kísérletekkel bizonyították, hogy a repülőgép szárnyának íveltnek és cseppszelvény alakúnak kell lenni. Ugyanis az ívelt felület nagy felhajtó erőt ad, a cseppszelvény alak pedig megóvjá a repülőgép szárnyát a légörvényektől.

5. A léghajó és a repülőgép

Ez a téma volt az aerokör első előadás-sorozata, a bevezetőben már írtam erről.

6. A repülőmotor

7. A motor működését ellenőrző műszerek

8. Az aeronavigáció

a) Az iránytű

b) A rádiogoniométer

c) A szikratávíró

Az adott kor legfontosabb eszközei a repülés során.

9. Repülés az Alpesek fölött

10. A Himalája Mont-Everest csúcsának átrepülése

11. A légi fénykép készítése, olvasása és gyakorlati alkalmazás

a) A légi fénykép és a térkép összehasonlítása

b) A légi fénykép méretaránya

c) Mezőgazdasági, földrajzi, települési és katonai jelentősége

12. A térképkészítés alapvető műveletei

a) A csillagászati helymeghatározás

b) A geodéziai (földméréstani) helymeghatározás

c) Távolságmérés (távcső és mérőléc)

d) Két földi pont magasságkülönbségének mérése (távcső és a mérőléc)

e) Barometrikus magasságmérés

f) Terepfölvétel a Papp-féle mérőasztallal

13. A légi fénykép térképpé való értékesítése

14. A meteorológia és az aviatika kapcsolata

II. (Fejezet) Sikló, vitorlázó és gumimotoros repülőmodellek módszeres készítése és röpitése

III. (Fejezet) A gyakorlati siklórepülés

Tanítók, Tanárok! Tanuljatok repülni! Arra hívja fel a tanítók, tanárok figyelmét, hogy vegyék észre a fiatalokban szunnyadó, képességét próbára tevő testi és lelki energiát, melynek főlöszlegét észrevétlenül a legegyszerűbb és legveszélytelenebb módon kell levezetni. Erre legalkalmasabb a repülés elemi iskolája, melyet a tanítóknak, tanároknak is meg kell tanulni.

„A siklórepülésnek nevelő hatása van.” Több szempontot is felsorol Gergely Adolf, ezek közül egyet emelek ki. „A repülni akaró ifjúnak különben is védekeznie kell a testi elpuhulással szemben. Nem szabad alkoholt innia és korán kell lefeküdni, hogy a legerősebb idegbenli munkával járó repülésnek annál jobban meg tudjon felelni.”

Az aerokör ülései, tevékenysége

Évente változó számú szabad előadás-sorozatra került sor. A gazdag tevékenységnek csak töredékét tudom bemutatni, remélve, hogy ennek ellenére megcáfolhatatlanul bizonyítható, hogy őríási szolgálatot tettek a kör tagjai a tudománynak.

A tanulók többsége az önképzőkörnek és az aerokörnek is tagja volt, az aviatikai előadások egy részét az önképzőkörben tartották meg a jó időbeosztás érdekében, így a tanulásban nem voltak hátráltatva.

Már az első években olyan előadások hangoztak el, amelyek jól bizonyítják, hogy milyen szerteágazó ismereteket szereztek az aerokör tagjai, akik 15-20 percben avatták be a hallgató-ságukat egy-egy témába. A következőkben a kezdetek néhány köri gyűlésen elhangzott előadásainak címe és az előadók neve olvasható.

1926. május 13.

1. A sárkányok és alkalmazásuk – Kereczmann Sándor VI. o.
2. A levegő hőmérséklete – Jancsó György VII. o.
3. A ballonok és alkalmazásuk – Jász Imre VI. o.
4. A levegő nyomása – Nagy Kálmán VII. o.
5. Az időjósítás – Karlinger Tihamér VIII. o.

1926. november 28.

1. Természeti jelenségek, amelyek a léghajókkal és a repülőgépekkel
2. összefüggenek.
– Csizmady János VIII. o.
3. A légnyomás és a szelek – Kiss Kálmán VIII. o.
4. A zivatarfelhők keletkezése, a zivatarfajták – Jász Imre VII. o.
5. Tudományos időjósítás – Sebestyén Endre VIII. o.
6. Amundsen léghajójának, a Norge I.-nek az útja – Belezny István VIII. o.

1927. január 12.

A repülőgép és a szél – Streitman György VIII. o.

1927. március 10.

Magasságmérés a repülőgépen – Csizmady János VIII. o.

1927. március 23.

1. Az automobilt hajtó robbanó-motor részei és működése – Simon János VI. o.
2. A gyújtógyertya – Papp Géza VIII. o.
3. A motorkerékpár explóziós motorja működés közben – Simon János VI. o.

1927. május 1.

1. Autogén hegesztés és vágás (elmélet) – Czakó Ferenc VIII. o.
2. Autogén hegesztés és vágás a gyakorlatban – Simon János VI. o.

1927. június 9.

Lindenberg amerikai kapitány repülőútja az Atlanti óceánon
át New-Yorktól Párisig – Jász Imre VII. o.

1927. december 9.

Ezen az ülésen a repülőmodellek készítéséről számoltak be a kör tagjai: Erős István VII., Viczián Béla VIII., Szabó János VIII. osztályos tanulók. Ezek után Lamm Róbert V. osztályos tanuló saját gépével mutatta be a modell siklását és repülését.

1928. február 7.

Moller János VII. osztályos tanuló a madarak repüléséről beszélt, melyet a repülőgépek utánozni tudnak.

Ez alkalommal már öt biztosan szálló botmodell repülésében gyönyörködhettek a résztvevők. Ezek készítői: Szabó János VIII., Viczián Béla VIII., Gerendásy Sándor VII., Antal Károly V. és Papp Ferenc IV. osztályos tanulók voltak.

Az 1929. február 5-én tartott előadások tárgya a levegő ellenállásának tanulmányozása és a repülésre való alkalmazása a göttingeni kísérleti intézetben.

A matematikai gondolkodásmódra nevelés érdekében matematikai témák is előkerültek, így például az 1926/27-es tanévben az alábbiak (az előadó tanuló neve is szerepel):

1. Az empirikus függvény – Rusz János V. o.
2. Az algebrai függvény – Balázs Béla VI. o.
3. Az elsőfokú függvény ábrázolása – Simon András VII. o.
4. A másodfokú függvények és ábrázolásuk – Kis Jenő VIII. o.
5. Különböző algebrai függvények felsőbb mennyiségben való alkalmazása – Csizmady János VIII. o.
6. A felsőbb mennyiségben és a természettan kapcsolata – Sebestyén Endre VIII. o.
7. Az integrálszámítás értelmezése – Belezny István VIII. o.

Az elkövetkező években az ülések alapprogramja kibővült az aktuális eseményekkel, a legújabb kutatási eredmények felhasználásával. Az iskolai évkönyvekben, értesítőkben olvasható jelentések szinte mindegyikében részletes képet kapunk a tanulók előadásainak tartalmáról. Néhány ülés programjának bemutatásával szeretném érzékeltetni a komoly munkát. A térkép készítése témát 1931. március 19-én a kör hét tagja dolgozta fel. Strausz Sándor VIII. o. tanuló, a kör ifjúsági elnöke elmondta, hogy a repülés és a földrajz kapcsolatának egyik fontos pontja a térkép készítése, ehhez segítséget adnak a légi fényképek.

Varga Imre VIII. o. a csillagászati helymeghatározásokat fejtette ki. Kiemelte, hogy a térkép készítése a földrajzi szélesség és a földrajzi hosszúság csillagászati meghatározásával kezdődik. Ezek metszővonalak, metszőpontjuk meghatározza az egyes földrajzi helyeket.

Herzegh Béla VIII. o. a geodéziai helymeghatározáson belül ismertette a háromszögelési eljárást, a teodolittal való munkát. Tóth István VII. o. a távolságmérésben használt fonalkeresztes távcsövet és a mérőléceket, Rusz István VIII. o. szemléltető rajzokat felhasználva a távcsövel és a mérőléccel történő magasságmérést mutatta be.

Mizsei Zoltán VII. o. agyagból készült hegymodellen végezte el a szintvonalak bejelölését. S ismertette a rétegvonalak katonai jelentőségét.

Kuruczai Sándor VII. o. a higanyos és a folyadék nélküli aneroid barométerrel történő magasságméréssel foglalkozott. Terjéki László VIII. o. a Papp-féle mérőasztalt ismertette részletesen, majd a földi pontoknak elölmetszéssel és oldalmetszéssel történő grafikus felvételét láthatták.

Az 1931/32-es tanév első ülésén például a repülés és a földrajz kapcsolatát híres repülőutak ismertetésével bizonyították.

Bede Béla VII. o. *Justice for Hungary* címmel Endresz György és Magyar Sándor útját követte végig a New-Foundland kis falujától Írországon, Franciaországon, Svájcban, Ausztrián át Bicskéig.

Papp János VII. o. Piccard svájci fizikus, brüsszeli egyetemi tanár sztratoszféri repülésének tudományos jelentőségéről, a kozmikus sugárzás erősségének méréséről beszélt.

Koller Ferenc VI. o. ismertette és szemléltette a Graf Zeppelin léghajó szerkezetét és Friedrichhafen–New-York között megtett útját. Beleznay Andor VIII. o. a Graf Zeppelin világ körüli útjáról tartott előadást. Suba András VII. o. bemutatta a Graf Zeppelin északsarki útját, melynek során pontos térkép készült az Északi sarkról.

Az 1932. május 30-án tartott záróülésen a légi fényképek olvasása volt a téma. Móczár László VII. o. útmutatást adott a témához, majd légi fényképek vetítésével mutatta be Aquincumot, a régi római utat a Duna mellett. Somlyóvár, Boldogkővára, Csobáncvár, a Szabolcsi Földvár természeti és történelmi érdekességeit emelte ki. Ezután több előadó diák mutatta be Magyarország egy-egy táját.

A földrajzi ismereteiket bővítendő a kör tagjai a rendelkezésre álló légi fényképeket úgy válogatták össze, hogy a tanulók megismerjék hazánk tájait, településeit. Az 1933. év októberében tartott ülésen Holló János V. o. vetített légi fényképeken a Balaton és környékének szebb részeit „*ügyes összeállításban*” mutatta meg. Adler György VII. o. a települések különböző formáit – mezőgazdasági, ipari, tanyai – mutatta be légi fényképeken. Almásy József „*a jellegzetes magyar tanyatelepülés érdekesebb példáit tárgyalta és egy-egy ügyesen közbeszótt légi fényképpel igazolta megállapításait*”. Lányi Tibor VII. o. szintén vetített légi fényképeken ismertette a település legegyszerűbb formáit: a tanyát, a falut, a községet, és bővebben az ipari települést, a várost Szeged példáján. A világháború az aerokör üléseit is befolyásolta. 1940. december 4-ét például a repülés hőseinek szentelte a kör. Tanner László VI. o. a 14. vadászszázadot mutatta be, s beszámolt a világháborúban végrehajtott első zuhanóbombázásról. Oberländer Tibor VIII. o. elszavalta Vér Andor: Pilóták című versét. Darázs Árpád VIII. o. megemlékezett a 18. repülőszázad tagjairól, akik kiemelkedő érdemeket szereztek. Nagy László VII. o. a „*Háry század*” nagy értékű szolgálatait ismertette. Girtler István VIII. o. a repülősök fiatal nemzedékről beszélt, példaként állította ifj. Horthy Istvánt, Endresz Györgyöt, Magyar Sándort és az iglói légi csata hőseit.

Kapcsolatok, kirándulások

A kör munkáját döntő módon segítették más ifjúsági aerokörökkel létrejött kapcsolatok, tapasztalatcserék, kulturális estélyek.

A budapesti Bocskai reálgimnáziummal alakult ki az első kapcsolat már a kör megalakulása előtt, ami a kezdeti és későbbi munkában is hasznosnak bizonyult. 1925. december 18-án Halassy Tibor tanár és gépészmérnök érdekes előadásban beszélt a repülőgépről, az aviatikáról és filmen mutatta be a Bocskai reálgimnázium aerokörének műhelyét, az ott folyó munkát, illetve Lampich Árpád gépészmérnök, repülőgép-tervező, sportrepülő világrekorder saját szerkesztésű repülőgépét.

A Bocskai reálgimnázium következő év január 20-i díszgyűlésére meghívták a jászberényi reálgimnázium érdeklődő diákjait is. Kalkbrenner Antal igazgató és Gergely Adolf tanár vezetésével 34 tanuló részt is vett a gyűlésen, s élvezettel hallgatták az előadásokat.

Ezt követően az első jászberényi aviatikai előadásorozaton, melyről a dolgozatom elején írtam, jelen volt a Bocskai reálgimnázium 40 tanulója, valamint Halassy Tibor, Forgács János és Arany János Pascal tanárok. Ezen a napon adták át a kör tagjainak a *megígért szépen kidolgozott, és fából készített egyszárnyú* modellt is, amivel az iskola modelljeinek a száma ötre emelkedett. *„És elhozta magával Halassy Tibor tanár úr Dr. József Ferenc Őfenségének, a magyar aeroszövetség elnökének üdvözlését.”* A műegyetemi sportrepülő egyesület nevében pedig Lampich Árpád köszöntötte a jelenlévőket.

A budapesti X. kerületi gróf Széchenyi István reálgimnáziumban kulturestélyt, tartottak 1927. január 21-én. A jászberényi aerokörösök, Streitman György, Kis Kálmán, Sebestyén Endre, Belezna István a meteorológia és az aviatika kapcsolatáról egymással összefüggő előadást tartottak. Befejezésül pedig Csizmady János VIII. o. a kör elnöke mondott talpraesett köszönő beszédet.

Az Aviatika Értesítő 1927. évi első számában a következőket írta a szereplésről: *„Mind-azok, akik ezen estély kulturális értékét aviatikai szempontokból megítélni hivatva voltak, őszinte elismeréssel adóztak ama eredménynek, amelyet az Ifjúsági Aeróköri lelkész gárdája elért. Teljesítményük minden tekintetben határozottan felülmúlta várakozásunkat. A szabadon megtartott előadásorozatnak minden egyes reprezentánsa nemcsak szorgalmas és rendszeresen fejlesztett előkészületről, komoly és jól megemésztett tudásról tett tanúságot, hanem egyenesen meglepett azzal a nyugodt öntudatossággal, amellyel témáját az elég szépszámú hallgatóság előtt kifejtette.”* A Jász Hírlap 1927. január 23-i száma is beszámolt a fővárosi szereplésről.

A kimagasló eredményű kulturestély megtartása után a Magyar Aero Szövetség elnöke, vitéz dr. József Ferenc főherceg levélben üdvözölte az aerokört.

A kör tagjai több alkalommal is voltak a mátyásföldi repülőtéren. 1928. február 25-én megtekintették a különböző gépeket, azok fel- és leszállását. Május 17-én a repülőnap változatos képeiben gyönyörködtek, s megnézték a Műegyetemi Sportrepülő Egyesület Lampich Árpád irányította műhelyét is. Egy későbbi időpontban pedig Lampich Árpád repülésének is tanúi voltak. Így az elméletben tanultakat gyakorlatban is láthatták.

Az 1931/32-es tanévben lehetőségük nyílt a Térképészeti Intézetben a légi fotogrammetriának (légi fényképezés) a gyakorlati tanulmányozására, hiszen ennek elméletét az előző tanévben megismerték. 1935/36-os tanévben a kör tagjai közül többen Budapesten az Eötvös Loránd Geofizikai Intézetben tettek látogatást.

A Közép-magyarországi Automobil és Motor Club szolnoki szakosztálya kérésére 1936-ban Gergely Adolf vezetőtanár és három aerokörös: Oláh István, Rajna János, Szűcs László VIII. o. tanuló ismertették a repülőmodellezés jelentőségét a szolnoki reálgimnázium, polgári iskola és a fa- és fémipari szakiskola diákjai előtt. A három iskola egy-egy teljesen felszerelt repülőmodellt kapott az aerokörtől.

Az új közforgalmi repülőteret tekintették meg az 1937/38-as tanévben. A tanulmányi kirándulást igazi élménnyé tette Aczél Zoltán főhadnagy előadása, aki az irányvevő ház, az iránymérő ház, a rádió és a repülőgép kapcsolatát mutatta be.

Előadások a városban a nagyközönség számára

Évente nyilvános előadásokat is tartottak, ahol a társadalom minden rétege képviseltette magát, s nagyon nagy elismeréssel nyilatkozott a közönség a diákok munkájáról. Az előadásokra díjmentesen lehetett belépni, de szívesen vették az adományokat. A Jász Hírlap a hírek rovatban közölte a nyilvános előadások időpontját és programját.

Ilyen előadás volt 1929. december 20-án a Kultúrházban. A résztvevők a növények fennmaradását lehetővé tevő repülőszervekről, repülőkészülékekről és azok szerepéről hallgattak előadásokat. 1930. április 29-én pedig az állatvilág és a repülés kapcsolatáról szolt az előadás-sorozat. Az utolsó előadást Rusz István VIII. o. tartotta, „*aki ismertette a legtökéletesebb gerinces repülőt, a madarat. Bemutatta a madár testének tökéletes átalakulását és a légi élethez való alkalmazkodását. Ismertette csontozatát és izomzatát. Behatóan vizsgálta a toll szerkezetét és vázolta a belsőrészeknek a légi élethez való alkalmazkodását. Majd arról szoltott, hogyan viselkedik a madár szárnya a szárnycsapáskor és mint győzi le a levegő ellenállását a szárny felemelésekor. Említést tett a ragadozó és énekes madarak repülése közötti különbségről s a vitorlázó madarak repülésének ismertetésével befejezi előadását*”. – olvasható az évi értesítőben. 1930. október 18-án a motornélküli repülés volt a nyilvános rendes ülés témája. Dobos László VIII. o. beszélt a repülő madárról. Muhoray György VIII. o. a siklómozgásról tartott előadást, s megemlékezett Leonardo da Vinci és Lilienthal kísérleteiről. Mizsei Zoltán VII. o. bemutatta siklómodelljét. Sztojka Károly VII. o. a siklórepülés módszeres oktatásáról beszélt. Litkei Antal VII. o. a siklógépek különböző keresztmetszetű szárnyainak szerkezetével és azoknak a levegő ellenállásával való kapcsolatával foglalkozott. Befejezőként Krausz István VIII. o. a németországi vitorlázó repülés fejlődéséről beszélt.

1932 májusában hősi halált halt két magyar pilóta, Endresz György és Bittay Gyula. Emlékükre gyászülést tartott a kör a Kultúrházban. Endresz György a világ óceánrepülőinek találkozójaára készült Bittay Gyula rádiótávírász navigátorral. Rómába azokat a repülőöket hívták meg, akik már átrepülték az Atlanti-óceánt. A magyarok május 21-én 15 órakor értek Róma Littorio repülőterére. A leszállás előtt a gép szárnya megbillent, a nehéz gép lezuhant és eltűnt a nézők szeme elől. A gép lángba borult, elégett, csak a váza maradt meg. A pilóták szörnyethaltak.



*Az aerokör négy elindítója és az összegző aktív tag (1927-es tablóképek)
Beleznay István, Csizmady János, Kiss Kálmán, Sebestyén Endre, Streitman György*

A gyászülést a kör vezetőtanára nyitotta meg, a „*nagy akarások és a lelki nemesség örök*” példajaként állította a pilótákat az ifjúság elé. Ezután Fecske Sándor VII. o. az óceánrepülésekről beszélt. 59-en indultak az óceán átrepülésére, de csak 19-nek sikerült, a többi az óceánrepülés mártírja lett. Litkei Antal maturandusz az időjárás hírszolgálatról, az időjárás előrejelzéséről beszélt. Mizsei Zoltán maturandusz Endresz György repülőgépet mutatta be, saját készítésű méretarányos modelljével. Az óceánrepülésükről Bergmann Lajos VII. o. beszélt, míg a repülő fogadásáról Tóth István maturandusz szólt. „*Beleznay Andor maturandusz elszavalta Szathmáry: Magyar Turul című költeményét. A magyar turul, mely átrepülte az Óceánt, szárnyaszegetten hullott alá Itália kék ege alatt.*” Végül Jász István maturandusz emlékbeszéde hangzott el. A Jász Hírlap május 29-i számának 3. oldalán *Reálgimnáziumunk impozáns gyászünnepélyvel adózott Endresz György emlékének* címmel tudósított az eseményről.

1932. december 16-án rendezett nyilvános ülésen a légi fényképek földrajzi, mezőgazdasági, katonai vonatkozásai kerültek terítékre, és azok térképpé való értékesítése szemléltető rajzok, modellek, vetített légi fényképek segítségével. Az előadó tanulók körbejárták a témát. Leitner Pál VIII. o. a térképet a légi fényképpel hasonlította össze, Papp János VIII. o. a légi fénykép olvasásáról beszélt. Beleznay Mátyás VIII. o. a légi fénykép méretarányát tárgyalta, Mosó Dezső VII. o. a függőleges és ferde tengelyű kamerával történő légi fényképezést mutatta be. Koller Ferenc VII. o. a légi fényképek alkalmazását ismertette, Moller András VII. o. a légi fénykép mezőgazdasági jelentőségét világította meg. Móczár László VIII. o. ismertette a légi fénykép alkalmazását hegyvidék térképének elkészítésében, Nagy Kálmán VII. o. a légi fénykép katonai alkalmazásáról beszélt.

1936. január 20-án került sor arra a nyilvános ülésre, melyen báró Eötvös Lóránd, a nagy magyar fizikus gravitációs kutatásait és a róla elnevezet geofizikai intézetben folyó munkát ismertették.

Több olyan előadást is tartottak, melyek nem kapcsolódtak szorosan a repüléshez, de természettudományos kérdésekkel foglalkoztak. Az 1920-as években Jászberénybe és környékére bevezették a nagyfeszültségű áramot, ezzel kapcsolatos volt az előadás-sorozat 1928. november 10-én. Ágotai Lajos VII. o. az elektromos áram alaplmenyiségeit, hatásait kísérlettel mutatta be. Neumann György VIII. o. bemutatással és szemléltető rajzok segítségével szólt az egyenáramú dinamóról. Balázs Béla VIII. o. hasonló módon a változó áramú dinamókat és alkalmazásukat ismertette. Hahn Géza VII. o. a transzformátorokat, Király Gyula VIII. o. pedig a nagyfeszültségű áramokat és a salgótarjáni centrálét (elektromos erőmű) ismertette.

Versenyek

Az elkészített repülő modelljeikkel versenyeken vettek részt a kör tagjai. Eredményeikkel mindig a legjobbak között voltak, több alkalommal is elnyerték a Magyar Aero Szövetség vándordíját.

1928. június 3-án a budapesti XI. modell-repülőgépversenyen, melyet az Aero Szövetség rendezett, a kedvezőtlen időjárás ellenére igen szép eredményeket értek el a kör tagjai. A levegőben mért leghosszabb időtartam alapján Antal Károly V. o. 1. díj, Simon János VII. o. 2. díj, Antal Károly másik modellje 3. díj. Így a verseny vándordíját – egy modellezőt ábrázoló

bronzszobrot – is elnyerte az iskola. Az Aero Szövetség elnöke elismerő levelet küldött ez alkalomból is.

1930. május 5-i országos repülőmodell-versenyre is nagy szorgalommal, hozzáértéssel, türelemmel készültek a kör tagjai, aminek meglett az eredménye. A siklógépek röpitésén Kiss Béla VII. és Mizsei Zoltán VI. osztályos tanulók közösen készített modellje nyerte el az első díjat. A gumimotoros gépek versenyében Mizsei Zoltán szintén első díjat kapott, Rajna János VI. o. pedig a második díjat. S a vándordíjat ismét megkapta a kör.

1935. május 26-án rendezték meg a XVI. Országos repülőmodell versenyt, melyen a bottörzsű modellek versenyében Szűcs László VII. o. elnyerte az első díjat, Császár László VIII. o. modellje a harmadik, míg Császár Jenő VIII. o. ötödik lett.

Az 1939. évi versenyre is jelentkeztek 18 bot- és csőtörzsű géppel. A versenyen azonban csak zárttörzsű modellek vehettek részt, ami a versenykiírásból nem derült ki, így a lelkesen készült tanulókat nagy csalódás érte.

Az előadások vendégei

Az aerokör országosan ismert lett. A kör ülésein gyakran voltak jelen érdeklődők, a tankerületi főigazgatóság vezetői, s más iskolák képviselői is.

1929. június 2-án részt vett az ülésen a gyöngyösi reálgimnázium igazgatója, Erdős Tivadar, fizikatanára, Gold Béla és 35 tanuló. Gerendásy Sándor és Tukora Béla VIII. o. tanulók a repülő modellekről és a göttingeni intézetben folyó munkáról tartott előadást. *„Ülés után a vendég diákok lelkesen szemlélték az intézet udvarán a modellek repülését.”*

Acsay István tankerületi főigazgató több alkalommal is megtisztelte jelenlétével az aeorkört. Például 1931. március 27-én a térképkészítés műveleteit hallgatta meg Varga Imre VIII. o. tanuló előadásában. 1933-ban pedig Császár Jenő VII. o., a kör műhelyvezetője egy gumimotoros repülőmodellt, az igazi repülőgép mintáját és a modell alkotórészeit a főigazgató jelenlétében mutatta be, bizonyítva, hogy a repülőmodell kiválóan alkalmas taneszköz a rajta megnyilvánuló fizikai hatások sokféleségének tanulmányozására.

A Légügyi Hivatal munkatársai is gyakran részt vettek a kör ülésein. 1927. november 6-án Udvary Jenő légi felügyelő volt a repülőmotort bemutató nyilvános előadás vendége. 1935. február 5-én Gaáli Zoltán, a Légügyi Hivatal pilóta-felügyelője vett részt a Balbo olasz tábornok Róma és Chicago között oda és vissza megtett diadalmas repülése kapcsán tartott ülésen. Somogyi Kálmán légügyi főellenőr jelen volt 1936. november 28-án a kör nyilvános előadás-sorozatán. Ezen az ülésen a repülésnek és a tanítás különböző tárgyainak összefüggéséről volt szó. Majd 1938. március 19-én szintén meghallgatta a nyilvános előadást, ahol a repülőgép irányítással, térképpel és rádióval való irányítását ismertették, melyhez az elméleti ismeretek után gyakorlati tájékoztatást a budapesti új repülőtéren kapták. 1938. március 26-án számolt be erről a Jász Hírlap a 2. oldalon.

Támogatók, adományok, segítség

Már az első előadás-sorozaton a közönségtől pénzbeli adományokat kapott a kör, amiből szerszámokat, anyagokat tudtak venni a modellek elkészítéséhez. *„...különös köszönetet kell mondanunk a jászberényi érseki polgári leányiskola tisztelő főnöknőjének az ifjúsági*

aerókörnök juttatott nagybecsű adományért és a vezetése alatt álló tantestület értékes erkölcsi támogatásáért.” – írta Gergely Adolf

A famegmunkálás rejtjelmeibe Szabó Béla úr vezette be a tanulókat.

A Gál és Szalóky cég kölcsönzött az előadások gyakorlati bemutatójához *automobilmotort és az autogénhegesztéshez* eszközöket, anyagokat.

Támogatást kaptak a Magyar Aero Szövetségtől, a Műegyetemi Sportrepülő Egyesülettől. A Magyar Aero Szövetség a komoly munka elvégzéséhez anyagi segítséget is adott, például az 1940-es években szerszámokat és a modellek készítéséhez léceket, réteges lemezt, cellont, acetont kaptak.

A kör a Magyar Királyi Légügyi Hivatal Anyagraktárából 1927. november 6-án repülésre már nem alkalmas légsavarral felszerelt repülőmotort kapott tanulmányozásra. A 200 lóerős Ganz-Fiat-Hiero repülőmotort négy napon keresztül vizsgálhatták a tanulók. (Otto Hieronimus osztrák autóversenyző tervezte, róla neveztek el). Nyilvános előadássorozatra is sor került.

Köröskényi Jenő városi főmérnök rendelkezésükre bocsátotta a magasságméréshez való szintező készüléket és a távolságméréshez szükséges teodolitot, valamint a Papp-féle mérőasztallal is megismerkedtek a kör tagjai.

A kör vezetőtanára is kapott elméleti és gyakorlati segítséget, ugyanis „*a Nm.VKMinisztérium 540-11-671/193.sz. rendeletével Gergely Adolfnak r. tanárnak az ifj. Aerokör kiválóan szakszerű és igen buzgó vezetéséért elismerését fejezte ki, őt az ifj. Aerokörök működésének tanulmányozására – ösztöndíjjal – Németországba kiküldte s részére a berlini Collegium Hungaricumban lakást biztosított*”. – olvasható az 1929/30-as tanévi értesítőben. Az itt szerzett gazdag tapasztalatait hasznosította az aerokörben, s értékes beszámolóját átadta az *Nm.VKMinisztériumnak*.

Az iskola igazgatójának meghívására az 1932. decemberi nyilvános ülésen részt vett Vöröss József, az Állami Térképészeti Intézet fotogrammetriai osztályának vezetője. Elismeréssel szólt a kör tevékenységéről, hiszen „*olyan tudománykörrel foglalkozik, mely a térképkészítés módját a legmagasabb tökélyre emeli... A tudás és az alkotó szellem oly mértékben nyilvánul meg ebben a munkásságban, hogy nyugodtak lehetünk, hogy az az ifjúság, amely ily kiváló vezetés alatt áll, munkájával tántoríthatatlan küzdelemmel fog résztvenni a magyar tudás úttörésének harcában és ezután az első helyet vívja ki a nemzetközi életben*”.

1933 februárjában a kör az alábbi szövegű dicséző okiratot kapta:

„*Elismerés. Kivonat a m. kir. Állami Térképészeti Intézet Budapest 1933. év február hó 7-én kelt 3. számú intézeti rendelkezéseiből. A jászberényi József nádor reálgimnázium Ifjúsági Aerokörének a légifénykép és fotogrammetriai térképezés ismereteinek tanulmányozása és terjesztése terén lelkes buzgalommal és mintaszzerű felkészültséggel kifejtett úttörő tevékenységéért a m. kir. Állami Térképészeti Intézet dicséző elismerését tolmácsolom.*

Budapest, 1933. év február hó 7-én.

Medvey s. k.

főtanácsnok, a m. kir. Pénzügyminisztérium
XIII/c osztály, állami térképészeti vezetője”

P. H.

Józsy Ferenc igazgató többek között a következő szavakkal köszönte meg az elismerést: „A hivatott jóindulatú bírálótól jövő elismerés nagy mértékben növeli ifjúságunk önbizalmát, erősíti a jó úton járás tudatát, de nem tesz elbizakodottá, sőt további munkásságot követel, melyhez a Tekintetes Igazgatóság nagyértékű jóindulatát, kegyes támogatását, melyet minden alkalommal érezni eddig is szerencsénk volt, a jövőre nézve is mély tisztelettel kérem.”

1939. január 9-én a második rendes és egyben nyilvános ülésen már repülőszázadosként volt jelen Somogyi Kálmán, a Légügyi Hivatal munkatársa, aki átadta a Magyar Királyi Légügyi Hivatal küldeményét, 100 pengőt.

Életutak

A XX. század első felében a körben tevékenykedő diákokról igen nehéz már információt szerezni. Azt gondolom, hogy az érettségi után az életük változatosan alakult, a történelem viharait nem tudták megkerülni, a tragédiák, a sikerek mindegyikük életben valamilyen módon megjelentek. A következőkben, kronológiai sorrendben, röviden mutatom be néhányuk életét.

Az elindítók egyike, a kör első jegyzője, *Csizmady János* (1909–1961) érettségi után elvégezte a jogi egyetemet. 1933-ban megnősült, felesége is jászberényi lány, Pecsényánszky Ilona. A házasságkötés után Kisújszállásra költöztek, ahol a Polgármesteri Hivatalban volt pénzügyi titkár. Majd Szolnokra költöztek, itt a Pénzügyi Igazgatóságon dolgozott, ugyancsak pénzügyi tükárként. A háború alatt Szolnokon volt, légvédelmi alakulatnál szolgált főhadnagyi rendfokozatban. Az alakulatával 1944-ben a Dunántúlra indultak, a háborút azonban Budapesten vészeltte át, és 1945-ben hazatért Jászberénybe. A Pénzügyi Igazgatóságon „B” listázták. 1946-ban ügyvédi vizsgát tett és elkezdett praktizálni, 1947-ben visszaköltözött családjával Szolnokra. 1951 októberében letartóztatták és internálták, Tatabányán fizikai munkát végeztet vele, néha meg is verték, nyomait látta a család.

1953-ban szabadon engedték, de csak a MÁV Hídépítő Vállalatnál tudott elhelyezkedni, segédmunkás lett. 1959-ben visszavették az ügyvédi kamarába, azonban csak Mezőtúron dolgozhatott. 1961 májusában 52 éves korában az internálás alatt szerzett szívasztmájában meghalt.

Az első ifjúsági elnök, *Karlinger Tihamér* (1909–2000) orvos, sebész. Banovcén született (Trencsén vármegye), de szülei gyermekkorában elváltak, s édesanyja nevelte Jászberényben. A főgimnáziumi érettségi után a pécsi Erzsébet Tudományegyetemen általános orvosi oklevelet szerzett, majd sebész szakorvosi vizsgát tett, az orvostudományok kandidátusa volt. A pécsi Erzsébet Tudományegyetem Anatómiai Intézetében (1933–1937), a Sebészeti Klinikán dolgozott, ezt követően a budapesti Szent Rókus Kórház I. sz. Sebészeti Osztályán segédorvos, a pécsi Honvédkórház Sebészeti Osztályának osztályvezető orvosa volt. A II. világháború alatt hivatásos honvédorvosként, egészségügyi oszlopparancsnokként szolgált, szovjet hadifogságba esett, 1945-ben őrnagyként szerelt le. A Pécsi Orvostudományi Egyetemen a Sebészeti Klinika osztályvezető tanársegéde, majd adjunktusa és a traumatológiai-ortopédiai szakrendelés vezetője volt. 1953 és 1969 között a Tájékoztatói és Sebészeti Műtéttani Intézet tanszékvezető docense, majd egyetemi tanára, egyúttal a II. sz. Sebészeti Klinika klinikaigazgató docense, egyetemi tanára, 1969-től 1979-ig az I. sz. Sebészeti Klinika igazgatója volt. Sebészeti és kísérletes anatómiával, pankréaszsebészettel, akut pankreatitiszek műtéti megoldásaival, végbéltumorok komplex operatív és sugárkezelésével

foglalkozott, elsősorban a kalluszképződéssel kapcsolatos kutatások terén ért el jelentősebb eredményeket.

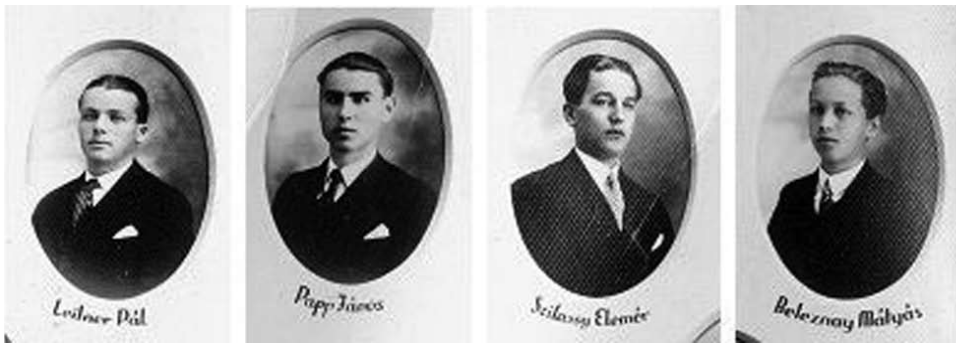
Streitman György (1909–1970) édesapjához hasonlóan ügyvédnek készült. A Királyi Magyar Pázmány Péter Tudományegyetemre nyert felvételt. *Mezei diák* volt, hiszen munka mellett végezte az egyetemet, a Székesfővárosi Gázműveknél dolgozott. A II. világháború miatt nem tudta a doktori vizsgát letenni. Az állandó katonaelet arra készítette, hogy ő is katonatiszt legyen, mint fivérei. Orosz fogságba került mint karpaszományos őrmester, a tíz hónapig tartó fogság alatt sokszor beteg volt, így nem vitték távolabbi fogolytáborokba. A háború után visszament a régi munkahelyére. Többedmagával rövid időn belül több vállalat összevonásával létrehozták a Fővárosi Csatornázási Műveket. Nagy becsben tartott szakember volt, többször ismerték el kiváló munkáját, volt újítása is, amiért tetemes összeget kapott, de a doktorátusát nem engedték megszerezni. Pénzügyi osztályvezetőként ment nyugdíjba. Nyugdíjazása után hat hónappal halt meg. A saját és gyermekei nevét 1947-ben édesanyja lánykori nevére, Muhorayra változtatta, hogy elkerülje a kitelepítést, hiszen 1947/48-ban a német nevének ez volt a sorsa.

A kör első pénztárosa, Rigó *Ferenc* (1910–1936) a gimnáziumi évek és az aerokör hatására jelentkezett és felvételt nyert a Királyi Magyar Pázmány Péter Tudományegyetem földrajz tanári szakára. Az államvizsga előtt azonban be kellett vonulnia katonai szolgálatra. Télvíz idején az őrségben megfázott, tüdőgyulladást kapott, amiből nem gyógyult fel. 26 éves korában véget ért szépreményű élete. A családja ezt a tragédiát nehezen tudta feldolgozni.

Rusz János (1910–1982) az érettségi után könyvelő lett. Először Jászberényben a Hangya cégnél, majd nagyon rövid ideig Mezőcsáton gyakornokként dolgozott. 1940-ben nősült, visszatért Jászberénybe. A Hangya céget követően a Hűtőgépgyárban számviteli osztályvezető volt. Szabadidejében vízipólózott, később az úszószakosztály elnöke lett. Két gyermeke született János és Edit. Bár a számok világával foglalkozott, abszolút humán érdeklődésű volt, szerette az irodalmat, történelmet, képzőművészetet. 1982-ben halt meg, szívproblémái voltak.

Strausz Sándor (1913–1944) vegyész mérnök lett. Szegeden járt egyetemre, majd amikor kommunista tevékenysége miatt üldözni kezdték, Prágában folytatta tanulmányait. A spanyol polgárháború hírére Spanyolországba ment, ahol főhadnagyként harcolt. A polgárháború levereése után Dél-Franciaországba internálták. A táborban folytatott kommunista tevékenységéért hadbírótság elé állították, ahonnan megszökött, és 1940-ben Brüsszelben telepedett le. 1944 elején egy brüsszeli partizánalakulathoz került, harcolt a német megszállók és a belga fasiszták ellen. 1944 augusztusában, Brüsszel felszabadítása előtt 12 órával, a németek elfogták és kivégezték.

Móczár László (1914–2015) a Királyi Magyar Pázmány Péter Tudományegyetemen zoológus doktori és középiskolai tanári, Szegeden a tanítóképző-intézeti tanári diplomát szerzte meg. A Magyar Tudományos Akadémián a biológiai tudományok doktora, Szegeden a JATE Állattani Tanszékének professzora volt. A rovarkutató és a fényképezés nemzetközi szaktekintélye volt. Diákok ezrei használták és használják a fényképeivel gazdagon illusztrált könyvei közül a Kis állathatározót. Az első magyar Állathatározó I-II. az ő szerkesztésében készült. A világon elsőként jelentetett meg a rovarvilágot részletesen és tudományosan feldolgozó CD-ROM-ot, melyet haladéktalanul eljuttatott volt iskolájába, a mai Lehel Vezér Gimnáziumba.



*Az 1932/33-as tanév VIII. osztályos tisztségviselői (tablóképek)
Leitner Pál, Papp János, Szilassy Elemér, Beleznyai Máttyás*

Andrási Béla (1915–1992), a Királyi Magyar Pázmány Péter Tudományegyetemen magyar nyelv és irodalom, német nyelv és irodalom szakos középiskolai tanári diplomát szerzett. 1939-ben a Jászberényi Községi Polgári Fiúiskolában próbaszolgálatos, segélydíjas tanár lett. 1940-tól három évig a Jászapáti Királyi Katolikus Gróf Széchenyi István Gimnáziumban ideiglenes óraadó tanár, helyettes tanár, majd rendes tanár volt. Ezután 6 évig a Jászberényi Magyar Királyi József Nádor Gimnáziumban rendes tanára. 1949. szeptember 3-tól megbízták a Jászberényi Állami Tanítóképző – később Felsőfokú Tanítóképző, Tanítóképző Főiskola – vezetésével, 1978. december 31-ig volt igazgatója és főigazgatója az intézménynek. „*Huszonkilenc esztendőn át kormányozta a hajót – ő így emlegeti – és egyszer sem futott zátonyra.*” – olvasható Tál Gizella cikkében. 1963–1967 között országgyűlési képviselő volt.

Holló János (1919–2012) 1941-ben szerzett vegyész-mérnöki diplomát, 1952-ig a Kőbányai Sörgyár kutatómérnöke volt, majd a Budapesti Műszaki Egyetemen lett egyetemi docens, később egyetemi tanár. 1956–1957-ben, illetve 1963 és 1972 között a Budapesti Műszaki Egyetem Vegyész-mérnöki Karának dékánja, 1972 és 1991 között a MTA Központi Kémiai Kutatóintézet igazgatója volt. A Magyar Tudományos Akadémia levelező majd rendes tagjává választották. Magyarországon az élelmiszer- és mezőgazdasági kémiai kutatásoknak Holló professzor úr volt a megalapítója. Tudományos iskolát teremtett a biomérnök-képzésben, a biotechnológia területén. A Lehel Vezér Gimnázium diákjai részére 1967-ben, az iskola 200. évfordulóján jutalom-alapítványokat tett tanára, Gergely Adolf, testvére, Holló András, majd a század vége felé másik testvére, Holló Ferenc emlékére, melyekkel még ma is díjazzák a kiemelkedő teljesítményeket.

Darázs Árpád (1922–1986) zenepedagógus, karnagy és karmester. A Liszt Ferenc Zeneművészeti Főiskolán folytatott felsőfokú zenei tanulmányokat. 1944-ben egyházkarnagyi oklevelet kapott. Az 1944/45-ös tanévben az Ádám Jenő vezette középiskolai énektanár-képző tanfolyamot végezte el. A Magyar Rádió és Televízió énekkarának a karnagya volt. 1956-ban családjával együtt elhagyta Magyarországot, és az Amerikai Egyesült Államokban telepedett le. A Dél-Carolinai Egyetem világhírű professzora lett 1966-ban. Nem sokkal ki-nevezése után megalapította az egyetem hangversenykórusát.



*Az 1932/33-as tanév VIII. osztályos aktív tagjai
Fecske Sándor, Szádváry János, Móczár László*

Ezzel a kiváló együttessel kétszer is első díjat nyert a rangos debreceni Bartók Béla Nemzetközi Kórusversenyen. A magyar zene elhivatott hirdetője és tanítója volt. Tankönyvet írt, amelyben a kodályi elveket és módszereket ültette át amerikai környezetbe. Jászberény Város Önkormányzata 1994-ben posztumusz díszpolgári címmel tüntette ki.

Mizsei Béla (1922–2009) ügyvéd lett. Ügyvédi gyakorlatot Mezőkövesden folytatott, ahol az 1956-os forradalom idején a helyi események szellemi irányítójává vált. Október 26-án bevásztották a Mezőkövesdi Járási Munkástanácsba. 1956. december 14-én letartóztatták, 1957. március 18-án államellenes szervezkedés vádjával a Miskolci Megyei Bíróság első fokon kötél általi halálra ítélte; az ítéletet a Legfelsőbb Bíróság életfogytiglani börtönbüntetésre változtatta, 1963. március 26-án amnesztiával szabadult, de egy ideig még rendőri felügyelet alatt állt. 1988-ban bírósági végzés útján rehabilitálták. Szabadulása után nem folytathatott ügyvédi tevékenységet, így segédmunkásként helyezkedett el a Szolnoki Kertészeti Vállalatnál. Szakmunkás-képesítést szerzett, majd a kertészeti technikus minősítővizsgát is letette, 1982-ben innen ment nyugdíjba. 1988-ban ismét bekapcsolódott a politikai életbe. Részt vett a Független Kisgazdapárt újjászervezésében, az 1990. évi országgyűlési választásokon képviselővé választották. A Lehel Vezér Gimnáziumban jutalom-alapítványt tett a történelem tantárgyból legjobb tanuló részére.

Zárásként

Az aerokör minden tanévben igen gazdag programot teljesített. A tanár és a diák közös, lassú, de folytonos munkája eredményezte „*a tudást, a szabatos fogalmazást, a pontos, határozott, de szerény előadásokat*”.

Dr. Kántor Sándorné Tudós matematikatanárok Hajdú, Szabolcs és Szolnok megye középiskoláiban (1850–1948) című munkájából származik az alábbi idézet, ami szintén alátámasztja, hogy milyen nagyszerű munka folyt az aerokörben:

„Móricz Zsigmond figyelmét is felkeltette a Jászágban folyó munka. Országjáró körútja során jutott el Jászberénybe, ahol a tanítóképző meglátogatása után ment el a gimnáziumba.

Benyomásairól így írt: »A gimnázium tanári kara éppen olyan modern gondolkodású, s szinte azokat az elveket vallja magáénak, amit a képezde. Sőt egy nagyon sajtóságos klubot lelek itt: az Aero-klubot. A jászberényi diákok első díjakat nyernek a repülőgép konstrukciós kérdéseinek a megoldásával. Itt látom a repülés mozzanatait fejlődési sorrendben, ahogy a növendékek megrajzolják pontos és tökéletes rajzokban. Örömmel konstátálom, hogy ebben a tanári karban oly izzó haladási szellem van, mely megnyugtat mindenkit afelől, hogy tanításuk a mai élet legmagasabb színvonalán mozog«. (Pesti Napló 1934. dec. 2.)

Az 1938/39-es tanévvel bezárólag, nyugdíjba vonulásáig volt Gergely Adolf (1876–1944) az aerokör vezetőtanára. András Béla – a Tanítóképző igazgatója, majd főigazgatója, aki tanítványa volt – a következőket mondta róla: „*Nem szavakkal nevelt, hanem saját példájával, imponáló általános műveltségével, magas szaktudásával, nyelvismeretével, irodalomszeretettel, példás családi életével. Nem mondta, hogy ez a természettudományos világnézet, de a természettudományos világnézethez szükséges alapokat adta meg tanítványainak. Az aviatika, a repülőmodellezés és az ezzel összefüggésben levő szélesebb körű természettudományos ismeretrendszer, vagy a rádiózás újszerű izgalma, a lakihegyi adó megtekintése, az iskolai hangszórós készülék működtetése természetesen ugyanezt a célt szolgálta.*”

Gergely Adolfot országosan kimagasló munkájáért 1930-ban, 1935-ben és 1937-ben kitüntették. Módszeresen felépített írásainak sokaságával segítette a középiskolák aviatikai munkáját.

Az 1939/40-es tanévtől Szalánczy Sámuel (1911–2000), a mennyiségtan és természettan tanára lett a kör vezetője. Ennek az évnek a záró ülésén megemlékezett Gergely Adolfról. „*A legszebb jutalom az lesz Gergely tanár úr számára, ha látja, hogy munkájának eredménye él és tovább fejlődik.*” – zárta mondandóját.

Az aerokörben folyó munkáról *Repülőkörünk a tanítás, nevelés és a honvédelem szolgálatában* címmel az 1942/43-as tanév értesítőjében számolt be a kör vezetőtanára. A gyakorlati munkát emeli ki írásában: „*Modellkészítés közben olyan természettani fogalmakkal ismerkednek meg a tanulók, amelyek a természettan tanárának a munkáját könnyítik meg. ...A modellezés nevel. ...Hosszú fáradságos munka után minden modellező rájön arra,*



Andrássy József



Girtler István



Darázs Árpád



Bíró Antal

*Az 1940/41-es tanév VIII. osztályos tisztségviselői (tablóképek)
Andrássy József, Girtler István, Darázs Árpád, Bíró Antal*

hogy neki magának kell ismernie mindent, kezdeményezőnek, önállóan kell lennie, ha sikert akar.” Ugyanakkor a háború adta az aerokör aktualitását. „*A repüléssel való foglalkozás, a modellezés honvédelmi érdek. Ma nem lehet eléggé hangsúlyozni, mennyire szükségünk van képzett pilótákra, tervező mérnökökre, műhelyvezetőkre.*” – olvasható az írásban.

A kör munkáját az iskola igazgatói, Kalkbrenner Antal 1920–1926, Józsy Ferenc 1926–1938, majd Ivánfy János 1938–1942 között erkölcsileg és anyagiilag is támogatták, melyet a tanárvezetők jelentéseikben hálásan köszöntek meg. A tanévek záróülésein a kör ifjúsági elnökei is köszönetet mondtak „*az intézet igazgatójának az állandó támogatásáért, mely jelentékenyen fokozta a tagok érdeklődését és munkáját*”. Az iskola tanárai, így Korber Ernő igazgatóhelyettes is megjelentek egy-egy előadáson.

Az 1944/45-ös illetve az 1945/46-os tanévről nem készült évkönyv, hiszen a II. világháború befolyásolta az életet, így nem tudni meddig működött a kör. A későbbi iskolai évkönyvekben pedig már nem található az aerokörre utalás, bár az 1948/49-es tanévi évkönyv beszámol egy modellező köréről. Lezárult egy közel 20 éves tevékenységi forma, aminek a tanulók szempontjából óriási volt a haszna, az értéke, mint Gergely Adolf elmondta: „*Tudás és érzelem egymásra való kölcsönhatása energiákat vált ki a gyermeki lélekből s így a repülőmodell nemcsak a repülés fizikai és technikai alapismereteire tanít, hanem különösen alkalmas a jellem legértékesebb komponensének, az akarati erőnek kifejlesztésére.*”

Felhasznált irodalom:

1. A jászberényi Magyar Királyi Állami József Nádor Reálgymnázium értesítői 1925-1944 között
2. A jászberényi Magyar Állami Lehel Vezér Gimnázium évkönyvei 1946-1949 között
3. Csomor Józsefné: Iskolánk története In.: A jászberényi Lehel Vezér Gimnázium és Ipari Szakközépiskola Jubileumi Évkönyve a 200. tanévről.
A tanári testület közreműködésével szerkesztette: Balog János igazgató
4. Csomor Józsefné: A Lehel Vezér Gimnázium története, Jászberény 1767-1992
5. Kántor Sándorné: Tudós matematikatanárok Hajdú, Szabolcs és Szolnok megye középiskoláiban (1850- 1948) Debrecen 1986
6. Kántor Sándorné Tudós matematikatanárok Hajdú, Szabolcs és Szolnok megye középiskoláiban (1850-1948)
második javított, bővített kiadás ISBN: 978-963-06-7231-3 Debrecen, 2009.
7. Jász Hírlap 1921-1944 évek közötti számai

Elektronikus segítség:

8. Mizsei Béla

http://www.tortenelmitar.hu/index.php?option=com_content&view=article&id=5142&catid=76%3Am&Itemid=67&lang=hu

9. Andrási Béla

http://epa.oszk.hu/02200/02295/00015/pdf/EPA-02295_Jaszszagi_Evkv_2007_andrasi.pdf
Részlet Tál Gizella: Évtizedek a katedra vonzásában c. írásából – Szolnok megyei néplap
1978 december 31.

10. Karlingert Gy.Tihamér

<http://www.nevpont.hu/view/10979>

11. Darázs Árpád

<http://www.zounuk.hu/hu/wiki/darazs-arpad-1922-1986>

12. Móczár László

<http://www.moczarendelo.hu/honlap/html/mlaszlo.htm>

13. Holló János

http://epa.oszk.hu/02200/02295/00021/pdf/EPA02295_jaszszagi_evkonyv_2013_271-282.pdf

14. Strausz Sándor

<http://mek.oszk.hu/00300/00355/html/ABC13280/14173.htm>

Adatközlők:

15. Csizmady János magasépítő mérnök, igazságügyi építész szakértő, Csizmady János fia

16. Rigó-Szántai Katalin középiskolai tanárnő, Rigó Ferenc unokahuga

17. Streitmann András gépészmérnök, Streitman György unokaöccse

18. Rusz Edit szexuálpszichológus, Rusz János leánya