



## Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző: *Melemer Lajos*  
Cím: *30 évvel ezelőtt meghalt le a magyar repülés első vértanúja*

Forrás:

Osztályozás

Tárgy

92

Hely

*Takács Sándor*

Idő

1932

Személy

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(C)

## Harminc évvel ezelőtt zuhant le a magyar repülés első vértanúja

**Takács Sándor, a „rákosi repülő” küzdelmes élete — Az első szárnypróbálgatások**

A rákosi új temetőben megállunk egy fűvel borított sírhant előtt. A félrecsuszott fakereszt rozsdamarta bádoglappján csak nehezen tudjuk kibetűzni a nevet: *Takács Sándor*, született 1886-ban, meghalt 1912-ben, élt 26 évet. Gondolataink visszaröppennek a múltba. Ki is volt ez a Takács Sándor, akinek lassan feledésbenmenő sírhantja előtt most levett kálappal állunk. Fenn a magasban karsu vadászgép zúg el a fejünk fölött. Megvan. Már emlékezünk. Ő a magyar géprepülés első vértanúja.

Peregni kezd a film. Egymás után tűnnek elénk a múlt emlékei. Az első világháború előtti boldog békeévek utolsó esztendejét éljük. A Stefánia-utór kocsikorzó, Budapest utcáin emeletes omnibuszok, a Margitszigeten lóvasut, a hölgyek széleskarimájú kalapban és az utca porát seprő szoknyákban libegnek tova.

### A magyar repülők küzdelmei

Az újságok hosszú tudósításokat közölnek olyan gépekről, amelyek az emberrel együtt a levegőbe emelkednek. Eleinte csak néhány perc az idő, néhány méter, majd néhány kilométer a táv, amit a monoplánok és biplánok a földtől elszakadva a levegőben töltenek, illetve amit berepülnek.

*Blériot* átrepülte a La Manche-

csatornát! Ez a hír lázba hozza egész Európát. Politika, gyilkosság, szerelem, minden eltörpül a francia aviatikus kitűnő teljesítménye mellett.

Magyarországon is felfigyelnek ezekre az eseményekre. Egy pár elszánt ember, néhány uttörő elhatározza, hogy nem riadnak vissza a nehézségektől, hogy ők sem maradnak el abban a küzdelemben, amit úgy hívnak, hogy repülés.

*Adorján János, Dedics Ferenc, Dobos István, Csermely Károly, Horváth Ernő, Kolbányi Lajos, dr. Kutassy Ágoston, Kvasz András, Lányi Antal, Székely Mihály, Prodam Guidó, Takács Sándor, Takács Béla, Tóth József, Zsélyi Aladár* gépeket építenek és repülőgépre szállanak a Rákosmezőn. A főváros a nemzetközi repülőverseny számára épített itt hangárot, aztán a magyar repülők telepedtek le itt. Abban az időben ugyanis, repülőgépet szerkeszteni, hozzá motort gyártani és az új gépet kipróbálni, berepülni, szinte egy és ugyanazon személy feladata volt.

A közönség lelkesen figyelte ezeket a szárnypróbálgatásokat és élénk érdeklődéssel kísérte a magyar repülők hőskorának első kezdeményezéseit. A közfolyóelem a repülés felé terelődött. *Blériot* 1909 július 25-én 23 perc alatt átkelt a Csatornán. Ugyanez év október 17-én Budapesten mutatta be a magyar közönségnek tudományát.

Ezen a napon az egész főváros megindult az Üllői-uti gyakorlótér felé. Beláthatatlan tömegek vonultak ki. Az akkori tudósítások szerint közel 200.000 nézője akadt a francia repülő mutatóványainak.

### Az első magyarországi repülőverseny

1910-ben a budapesti nemzetközi repülőversenyen már *Adorján, Csermely, Székely, Horváth Ernő, Zsélyi* egymás után emelkedtek a levegőbe. A külföldiek erősebb motorral ellátott gépei mellett a magyar pilóták kezdetleges, sajátmaguk által szerkesztett gépeikkel a nemzeti szerkezetek versenyén vettek részt, ugyanakkor, amikor az idegenek egymással versenyeztek.

A nemzetközi pilóták a legnagyobb elismeréssel emlékeztek meg a magyar repülők szerepléséről. *Horváth Ernő* verseny közben lezuhant és súlyos sérüléseket szenvedett.

*Gróf Andrássy Géza* és *gróf Edelsheim Gyulai Lipót* (a Kormányzóhelyettes feleségének nagyatyja) félmillió aranykoronát kitevő díjat tűztek ki annak, aki Budapestről Bécsbe repül. A magyarok megfelelő gép hiányában nem indulhattak, a külföldiek közül is csak az osztrák *Illner* kísérte meg a távot, a gépet azonban a szélvihar Lábatlannál benyomta a Dunába.

### A magyar repülés első halottja

A film pereg tovább. A magyar repülők nem kaptak megfelelő anyagi támogatást. *Andrássy Géza, Edelsheim Gyulai Lipót* és *Károlyi Imre*

grófok az egyedüliek, akik egy-egy repülővel segítenek. *Adorján János* is lezuhant. A betegágyánál kapta kézhez a három arisztokrata értesítését, hogy összetört gépét rendbehozzatják és neki ajándékozzák.

Az 1911. év a kisebb-nagyobb repülések és gépkészítések korszaka. Magyar sárkányok, magyar motorral, hazai sárkányok külföldi motorral készülnek, repülnek, összetörnek. *Takács Sándor*, a fiatal műszerész egyre merészebben repül. 1912-ben elkészül *Kolbányiék*nak is egy új gépe. A hatalmas monoplánba *Adorján-Dedics-féle* 26 lóerős léghűtéses motort szerelnek be. Egy októberi napon Takács Sándorral a kormánynál, az új gép a levegőbe emelkedett. Bámulatatosan szép start után már 60–70 méter magasban lebeg a gép, amikor a szárnybekötések meglazulnak, a szárnyak összecukódnak és a lent állók megdöbbenésére az új repülőgép lezuhan. *Pilótája, Takács Sándor, a magyar repülés első vértanúja* lesz.

Takács Sándor élt 26 évet, itt maradt egy fiatal elátatlan özvegy, nyolc hónapos kislány, egy sírhant, amel' y az évek folyamán mindjobban és jobban összeroskad. Pedig mindez nem is volt olyan régen: most *harminc esztendeje*...

### Emlékezés a régiekről

*Adorján Jánossal* beszélgetünk. *Adorján*, mint a többi rákosi repülő végigküzdötte a rákosi repülés hőskorát és társaival a legelső között szerepelt.

— Nagyon jól ismertem szegény Ta-

kács Sándort! — mondotta. — Csendes, szorgalmas ember volt. A Sándor-utca 25. számú házban lakott fiatal feleségével, majd később kislányával. Testestől lelkestől repülő volt, velünk együtt dolgozott, nélkülözött, küzdött a magyar aviatika megteremtéséért és bizott annak sikerében.

— Kitűnő repülő volt. Minden felzállásnál gondosan átvizsgálta a gépet. Utolsó utján is így történt. Megdöbbenve láttuk a szerencsétlenséget. Mire a helyszínre értünk, már nem volt számára segítség. Emlékét elfelejtették, pedig hervadhatatlan érdemei vannak! A magyar repülés első áldozatának szobor- vagy emléktábla nem hirdeti nevét. Az özvegye még ma is a legnagyobb szegénységgel küzd.

— A rákosi repülők nagy része az első világháború után felhagyott a

repüléssel. Csak kevesen maradtunk hűvek a levegő birodalmához. *Csermely Károly* autókerekedő lett, *Horváth Ernő* a fővárosnál tanár, *Kvasz András* a budaörsi repülőtéfé hangármestere, *Székely Mihály* repülőmérnök, *Pradam* gyógyszerész.

— Ha valaki megírja majd a magyar repülés történetét — fejezi be szavait *Adorján János* —, akkor bizonyára meg fog emlékezni a rákosi repülők nevelő hatásáról is. Hosszu és nehéz volt az ut a kezdetleges nyeregüléssel, a 15–20 lóerős motorral ellátott 60–80 kilométeres sebességgel haladó egyfedelűektől a 700 kilométeres sebességgel száguldó több ezer lóerős repülőgépcsodáig.

— De talán akkor szebb volt. Fiata-

lok voltunk, előttünk volt a jövő. A repülés diadalát azonban megéltük. Magyar gépek, magyar pilóták méltó utódai a rákosi repülőhős gárdájának.

**Keclemen Lajos.**