

Nógrády Mihály (Ottawa):
Igazságot Magyarországnak!
Justice for Hungary!

Az óceánrepülés indítóoka

Az első világháború végén a győztes nyugati hatalmak azt az országot büntették meg legjobban, amelyiknek miniszterelnöke nem akart háborút.⁹⁵ Osztrák nyomásra azonban gróf Tisza István vonakodva módosította elhatározását, azzal a feltétellel, hogy az Osztrák–Magyar Monarchia nem fog idegen területeket hozzátartozni a birodalomhoz. Erre a megállapodásra azonban nem került sor, mert az Antant hatalmak győztek, és számunkra érthetetlen módon főleg Magyarországot hibáztatták a háború kitöréséért.⁹⁶



Gróf Tisza István magyar miniszterelnök 1913-1917.⁹⁷

Az is különös, hogy Tisza Istvánt „ismeretlen tettesek” a kommunista rémuralom kezdetén, 1918. október 31-én meggyilkolták. Magyarország ezzel elvesztette az egyetlen államférfit, aki eredményesen tudta volna védeni az ország háborúellenes állásfoglalását a párizsi békekonferencián. Így a magyarságot, igazságtalanul, mint a háború elindítóját rágalmazták és kezelték. Ehhez még hozzá lett adva az a valótlanosság, hogy a magyarok mindenkit elnyomtak történelmük folyamán. Azonban mi soha senkit sem nyomtunk el, hanem a magyar volt elnyomva saját őshazájában 1848-ig, a jobbágyság felszabadításáig. A gyakorlati életben az ország Ausztria gyarmata volt 1867-ig. A legfurcsább pedig az, hogy az elnyomási vádat a gyarmattartó győztes országok képviselői emelték a magyarság ellen.

⁹⁵ Molnár 2003: 241.

⁹⁶ MacMillan 2002: 247.

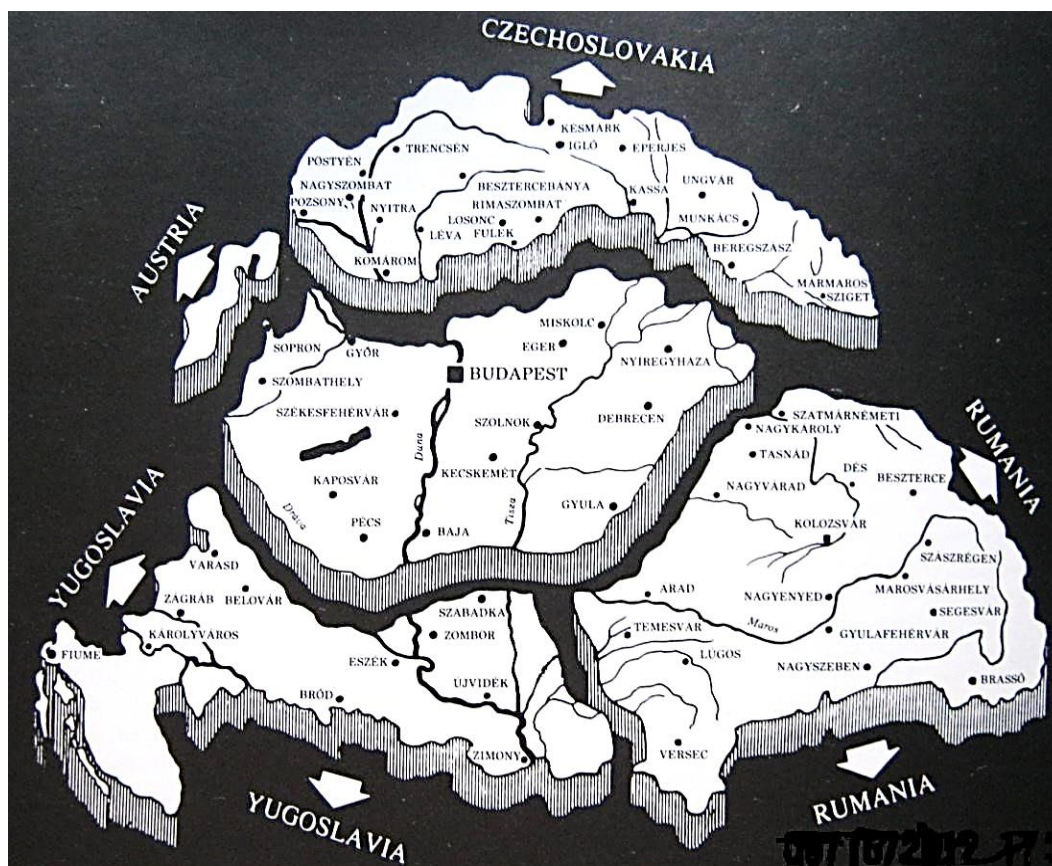
⁹⁷ Sisa 1983: 218.

Az igazság az, hogy az első világháborút a szerb terrorizmus robbantotta ki amikor 1914 június 28-án Szarajevóban megölték az osztrák Ferenc Ferdinándot a Monarchia trónörökösét. Az is meglepő, hogy az Antant hatalmak a terrorista államot védelmezték, és a végén az áldozatot büntették meg. Az elkövetkező 60 év alatt Szerbia folyamatosan elnyomta Jugoszlávia más népeit, de senki sem figyelt fel rá addig, amíg a nyilvános nemzetiségi tisztogatás, gyilkosság el nem kezdődött. Európa ekkor kényszerült egy igazságtevő háborúba, és feloszlatta Jugoszláviát.

Minden nép és terület visszakerült az első világháború előtti állapotához, kivéve a magyaroktól elvett területet. A délvidéki magyarok továbbra is szerb elnyomás alatt élnek, senki sem szólal fel érdekükben.

De nem csak a Szerbiához csatolt terület magyarsága részesül mostoha elbánásban, sőt üldözésben, hanem más elcsatolt területek magyar lakossága is. Minden szomszédos állam kapott részeket Magyarországból 1920-ban. Így Magyarország lett az egyetlen állam a világon, amelyik saját magával határos. Legnagyobb területtel Romániát ajándékozták meg, odaadták neki egész Erdélyt, a Részeket (Partiumot) és a Bánát keleti felét. Ezzel Románia több mint kétszeresére növelte a háború előtti területét.

Két új országot létesített az Antant, ezek azóta megszűntek: Jugoszláviát és Csehszlovákiát. Így a Trianon palotában velük kötött szerződés érvényét veszítette.



A történelmi Magyar Királyság feldarabolása.⁹⁸

⁹⁸ Sisa 1983: 228.

A menekültek özöne hagyta el az elcsatolt területeket abban a zavaros időszakban. A maradék ország, a ráerőszakolt feltételek miatt, nem tudta védelmezni őket. A magyarüldözés a tetőfokán állott az 1920-as évek végén, és az Észak-Amerikába kivándorolt magyarság tehetetlenül nézte népe szenvedését. A világ figyelmét fel kellett hívni a ránk erőszakolt igazságtalanságokra. *Ezt a célt szolgálta az óceánrepülés.*

Megjegyzés

Magyarország feldarabolása súlyos csapást mért a terület őstelepes magyarságára. Ez a nyelvében egyedülálló nép szolgáskorban tengette életét 1848-ig, amikor fel lett szabadítva a jobbágyság igája alól. Sajnos történelemszűrésünk elhanyagolja a sok bizonyító anyag reális feldolgozását, amely szerint az úgynevezett „honfoglalást” Álmos és Árpád vezérek török csapatai hajtották végre, hogy a szintén török hun és avar uralkodó osztály hatalmát fenntartsák. A helyi lakosság magyar volt és genetikailag azonos az ukrán és a lengyel nép többségével, és az ország körül élő más szláv- és németajkú lakosság tekintélyes részével.

E téma bővebb tárgyalása elérhető a világhálózaton *Nógrády Mihály: A Magyarok* cím alatt.⁹⁹

A Justice for Hungary! óceánrepülés előkészítésének története

A 25 éves Charles Augustus Lindbergh, aki Detroit-ban (Michigan, U.S.A.) született, de Little Falls-ban nőtt fel, 1927-ben, a Spirit of St. Louis nevű repülőgépen egyedül árepülte az Atlanti Óceánt New Yorkból Párizsba 33½ óra alatt.

Ez az esemény három magyarnak szolgált alapul, hogy hasonló teljesítménnyel kellene a világ figyelmét felhívni Magyarország megcsonkítására az 1920-ban Párizsban a Trianon palotában aláírt békeszerződéssel: a torontói 29 éves Wilczek Sándornak és a windsori magyar református lelkésznek, dr. Molnár Jenőnek és feleségének, szül. Waldmann Rózsának. Azonban Wilczek ekkor még nem ismerte Molnárékat.

Lindbergh világrekordja lelkesítette fel Wilczek Sándort, hogy keservesen megtakarított pénzét pilótavizsgára költse Torontóban. Ő is át akarta repülni az óceánt és Budapesten le szállni. Vezetéknévét megváltoztatta *Magyarra*, és mint Magyar Sándor átköltözött az Egyesült Államokba, ahol igyekezett tervét megvalósítani, de sikertelenül.

Az események időrendi sorrendben

A terv elindulásának időpontja nincs tisztázva, de annyi bizonyos, hogy valamikor 1929-ben kezdődött. Abban az időben Magyar Sándor a kanadai Windsor (Ontario Provincia) városban egy magán repülőiskolában mint pilóta volt alkalmazva.¹⁰⁰ Akkor lehetett alkalma dr. Molnár Jenő windsori református lelkésznek és nejének elmondani az óceánrepüléssel kapcsolatos gondolatát. Valószínű az volt az első alkalom, hogy Molnárékat, akiknek szintén hasonló gondolataik voltak, a sors összehozta Magyar Sándorral.

⁹⁹ Nógrády Mihály: A nevek bizonyítanak. A magyarok nevei, kilétük és őshazájuk. *Acta Historica Hungarica Turiciensia* 31. évf. 5. sz. (2016.)

https://epa.oszk.hu/01400/01445/00019/pdf/EPA01445_acta_hungarica_2016_5_0933-0978.pdf.

¹⁰⁰ Czapáry 1930: 235.

Dr. Molnár Jenő (1891-1986) a Csongrád vármegyei Szentesen született. Theológiai tanulmányait Kolozsvárott végezte ahol 1915-ben filozófiai doktorátust szerzett. A pápai Theológiai Akadémián magántanári oklevelet kapott 1923-ban. A kanadai Magyar Református (Presbiteránus) Egyház meghívására 1926-ban kivándorolt Kanadába, ahol a Saskatchewan-i Békevár volt első missziói állomása.

Ott kötött házasságot Waldmann Rózsával, aki előzőleg a budapesti Nemzeti Zenede tanára volt, s Kanada-szerte mint koncertzongorista magas hírnévre emelkedett.

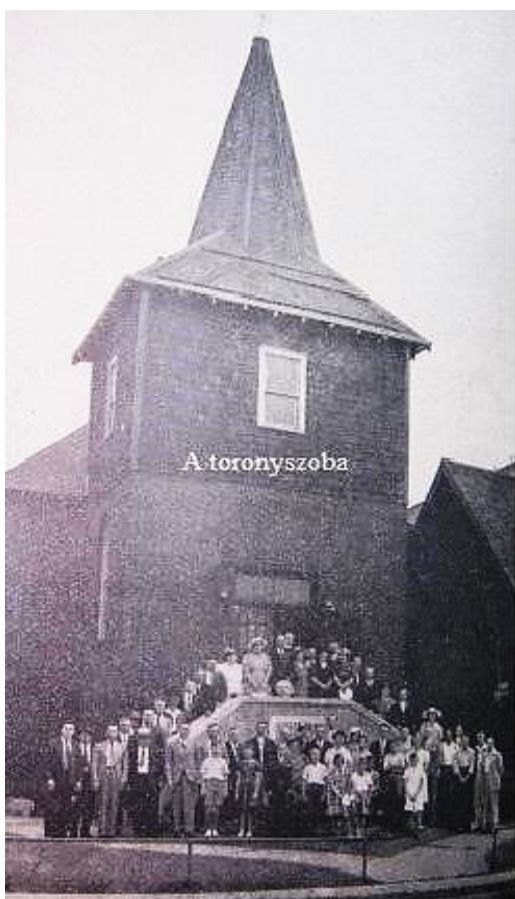
Dr. Molnár lelkipásztorként szolgált azután Windsor (Ontario), Hamilton (Ontario), Calgary (Alberta), Lackawanna (New York, U.S.A.), San Bernardino (California, U.S.A.), Bat-

hurst (New Brunswick) skót református egyházaiban, majd Edmontonban (Alberta). Utolsó éveit Edmontonban élte, ahol fia, György egyetemi tanár és az orvosi fakultás elnöke. Baleset következtében 95 éves korában meghalt.¹⁰¹

Windsori szolgálata idejére esik a *Justice for Hungary!* óceánrepülés (1931), aminek gondolata dr. Molnáré és feleségéé volt, és megszervezése a windsori magyar református templom toronyszobájából indult el.

Nincsenek megbízható adatok az óceánrepülésről való beszélgetésekről, magának az eszmének az eredete és a szervező bizottság tagjairól is kétféle feljegyzés létezik. Itt, főleg dr. Molnár Jenő és dr. Tóth Kálmán református lelkészek jegyzeteire és feljegyzéseire támaszkodva, a kanadai változat lesz ismertetve.

Annai bizonyos, hogy mielőtt a szervező bizottság megalakult Windsorban, Magyar Sándor kapcsolatba került a U.S.A. és Kanada akkori repülő társadalmának tagjaival, így Charles Lindbergh-gel is. Így eshetett a repülőgép kiválasztása a Lockheed Sirius 8-ra, amivel a nagy tekintélynek örvendő Lindbergh amerikai távolsági rekordot repült.



*A windsori református templom.*¹⁰²

Az akkori észak-amerikai magyarságnak, akiknek nagy része az elcsatolt területekről menekült el, majd telepedett le Kanadában és az Egyesült Államokban, nagyon fájt a magyar népszétszakítása, hazánk feldarabolása. Molnár Jenő is Erdélyből érkezett és érezte a magyarokkal való kegyetlen bánásmód fájdalmait. A windsori református egyház tagjai között is sokan voltak frissen jött erdélyiek, székelyek. Átérezték, hogy a magyarságnak van létjogosultsága ezen a földön.

¹⁰¹ Dr. Tóth Kálmán hagyatékából.

¹⁰² Ruzsa 1940: 262.

Az óceánrepülés gondolatát először a windsori Első Magyar Református (Presbiteránus) Egyház templomának toronyszobájában beszélték meg az egyház presbiterei, akik közül ott volt, dr. Molnárék vezetése alatt, Kovács László gondnok, Kőrösi Bálint, id. Boda József és Somodi János. Az akkori közfelfogás szerint, dr. Molnár Jenő és felesége Rózsa nélkül a kanadai magyarok e nagy kezdeményezése soha sem történt volna meg.¹⁰³

Bizottság alakult, amely a gondolat megvalósítását kiterjesztette az Egyesült Államok magyarságára is. Az elnök Eördögh Elemér pápai prelátus, a toledói (Ohio, U.S.A.) Szent István Katolikus Templom plébánosa lett. Alelnök dr. Molnár Jenő windsori református lelkész. A titkári teendőket Prattinger Ferenc, a detroiti Magyar Újság szerkesztője vállalta el. Az újság tulajdonosát, Fodor Gyulát is sikerült az ügynek megnyerni, ez lett a bizottság hírközlő lapja.



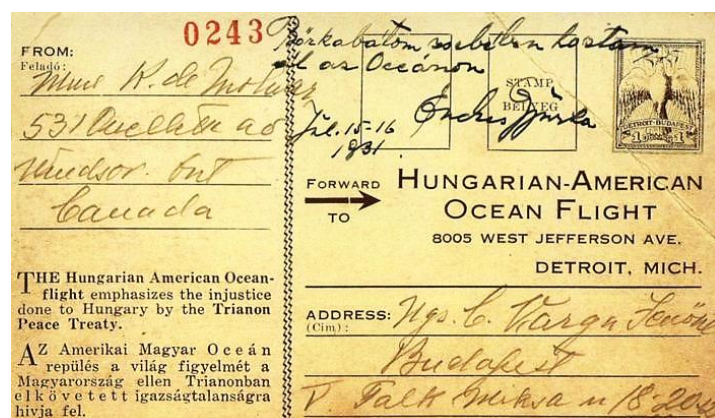
Az Amerikai Magyar Óceánrepülő Bizottság székhelye Detroitban. 8005 West Jefferson Ave.



Windsor Kanadában. Flint, Detroit és Toledo az U.S.A.-ban.

¹⁰³ Tóth 1981: 8.

A vállalkozás költségeit elsősorban külön e célra nyomtatott levelezőlapok eladása, bankettek és ünnepségek rendezése és gyűjtés által gondolták előteremteni. Harmincezer levelezőlapot nyomtattak, melyeket kiküldtek a magyar egyházközségekhez és társadalmi szervezetekhez, hogy egy dollárért árúítsák darabját.¹⁰⁴



A harminc ezer levelezőlap egyike Endresz György megjegyzésével.



*Rimaszombathy István.*¹⁰⁵

Rimaszombathy István 1883-ban született Karcagon és 1923-ban vándorolt ki Kanadába. Windsorba 1928 decemberében érkezett és ott ismerkedett meg Magyar Sándorral a *Justice for Hungary* repülőgép egyik leendő pilótájával, akivel dr. Molnár Jenő református lelkész hozta össze. Rimaszombathy volt az első, aki az óceánrepülés céljaira adakozott 30 dollárt, bár akkor éppen munka nélkül volt. Magyar Sándor a református templom kis toronyszobájában állította ki a nyugtát az összegről, miután nem tudta lebeszélni róla. Azonkívül még vett 15 óceánrepülő levelezőlapot 1 \$-ért darabját és elküldte a világ akkori közéleti tekintélyeinek, hogy közreműködésükkel segítsenek letörni a bilincset a megcsonkított, sokat szenvedett magyar haza testéről. Nem volt boldogabb ember a világon mint ő, amikor a repülőgép elindult a két magyar pilótával Budapest felé.¹⁰⁶

¹⁰⁴ Czapáry 1930: 235.

¹⁰⁵ Ruzsa 1940: 484.

¹⁰⁶ Ruzsa 1940: 274-275.

Azonban a pénz összegyűjtése, a nagy lelkesedés ellenére, a nyomasztó gazdasági helyzet miatt nem valósulhatott meg. A teljes bevétel nem volt több mint 900 dollár, ami a levelezőlapok bevételeiből végül 3,000-re emelkedett.¹⁰⁷

A bizottság azonban bízott a magyarság segítőkészségében és megkezdte a tárgyalásokat a Detroit Aircraft Corporation vezetésével egy Lockheed Sirius 8 típusú repülőgép megvételére és lefizette az 1000 dollár lekötési díjat. Mivel a bizottság még bevételi forrással nem rendelkezett, annak tagjai magukra vállalták az összeg kifizetését. A gyár pedig vállalta, hogy további 5000 dollár lefizetése után a gép gyártását azonnal elkezdi és egy hónapon belül készen leszállítja. A 18,000 dollár vételár teljes lefizetése a gép átvételekor lenne esedékes.

Ezenkívül a gyár egy többszemélyes repülőgépet bocsátott pilótával együtt díjtalanul a bizottság rendelkezésére hírverő repülések céljára.¹⁰⁸ Négy hírverő repülés történt egy Ryan-Brougham típusú négyszemélyes gépen áprilisban, egymást követő hétvégeken.

Időközben Magyar Sándor a Detroit Aircraft Corporation által fenntartott St. Louis-i Parks Air College-ben légitájékoztató kiképzést kapott.



Molnár Rózsa a Ryan-Brougham pilótafülkéjében.

1930. április

Az első repülőút Chicago-ba vezetett ahova Eördögh prelátus és Magyar Sándor utaztak el. A második út New York volt ahova április 5-én érkeztek. Ide Eördögh prelátus, Prattner Ferenc és Magyar Sándor mentek de a Hudson River másik oldalán, a Newark-i repülőtéren szálltak le New Jersey államban. Ez emlékezetes út volt mert egy repülést ellenző csoport, verekedéssel egybekötött tüntetést rendezett, aminek a rendőrség vetett véget. A következő két út Cleveland és Betlehem volt.¹⁰⁹

¹⁰⁷ Molnár Jenő emlékezése.

¹⁰⁸ Czapáry 1930: 236.

¹⁰⁹ Magyar 1940: 162-167.

Amerikai Egyesült Államokban tartózkodott ebben az időben Lord Harold Sidney Harmsworth Rothermere, akinek Eördögh prelátus, aki az Amerikai Magyarok Országos Szövetségében (AMOSZ) is helyet foglalt, megemlítette az óceánrepülés tervét. A lordnak tetszett a gondolat, kivihetőnek találta, elvállalta fővédnökségét és tízezer dolláros díjat tűzött ki a New York-Budapest távrepülés megvalósítóinak. Az észak-amerikai kontinens elhagyásának helye később meg lett változtatva de a kitűzött cél Budapest maradt. A megvásárolandó repülőgépek pedig a *Justice for Hungary* nevet adta.¹¹⁰

Közben az Óceánrepülő Bizottság kapcsolatba lépett a magyarországi repülő és állami szervekkel az ügy támogatását illetően.

1930. május

Ennek a kérelemnek eredményeként május 6-án Endresz György pilóta, Grosschmid István a Magyar Aero Szövetség elnöke és Czapáry Jenő alezredes, május 6-án megérkeztek Detroitba. Kiderült azonban, hogy a tanácsadó csoport meghívása elhamarkodott volt. Nem volt pénz az elinduláshoz. A repülőgépgép még meg sem volt rendelve, csak lefoglalva.

Grosschmid István visszautazott Európába, hogy Párizsban részt vegyen a Fédération Aéronautique Internationale (F.A.I.) vagyis a Nemzetközi Repülő Szövetség azévi konferenciáján. Endresz György és Czapáry Jenő visszamaradtak.

Hosszas ülésezések és tanácskozások után a bizottság belátta a mozgalom anyagi kilátástalanságát, illetve az eddig követett gyűjtési módszerek csődjét és elhatározta, hogy egy utolsó kísérletet tesz és a New Yorkban élő vagyonos magyarokat egyenként és külön-külön adakozásra fogja felhívni. E célból Magyar Sándor május végén elutazott New Yorkba ahol sikerült neki az ottani Amerikai Magyar Kereskedelmi Kamara vezetőségével összeköttetésbe lépni. Azonban e kísérlet végeredménye csak a Kamara erkölcsi támogatásának megnyerése lett.¹¹¹

1930. június

E hónap 11-én Szalay Imre, aki Emil utónéven volt ismeretes Flint város üzleti köreiben Michigan államban, felkereste a detroiti előkészítő bizottságot és felajánlotta, hogy a repülőgép árát kifizeti. Ennek a kereskedelmi egyezménynek végeredménye úgy alakult, hogy a repülőgép tulajdonosa Szalay lett és június 16-án szerződést kötött egy Lockheed Sirius 8 megépítésére a Detroit Aircraft Corporation-el miután a 10,000 dollár előleget lefizette. Azonban a megrendelést Eördögh plébános intézhette, mert a Lockheed gyár nyilvántartási kimutatásában az ő neve szerepel: *Monsignor E.G. Eordogh for the Hungarian American Ocean Flight*.

A szerződés szerint a gyár kötelezte magát, hogy a gépet július 20-án átadásra készen leszállítja és a repülés elhalasztása esetén azt ingyenesen tárolja. A szerződés Endresz és Czapáry aggodalmainak ellenére lett megkötve, mert az idő előrehaladottsága miatt a repülést nem lehetett abban az évben végrehajtani, valószínűen el kell majd halasztani a következő évre.

Ez alatt az idő alatt a gyűjtés folytatódott de számottevő pénz nem gyűlt össze.

1930. július

14-én Czapáry, Endresz és Magyar gépkocsival elindultak Burbankba, hogy a gépet 20-án átvegyék de erre csak Augusztusban került sor.

¹¹⁰ Czapáry 1930: 235.

¹¹¹ Czapáry 1930: 237.

1930. augusztus

A gép 7-én repült először a gyár berepülő pilótája által, azután átrepült egy másik repülőtérré, a közeli United Airport-ra, ahol még három bemutatás következett. E repülések közben derült ki, hogy a gép hajlamos a beperdülésre úgy a nekifutás mint a kifutás alatt. A gurulás pedig, a törzs rövidsége miatt, csak kerékkéssel kormányozható.

Több akadály merült fel az átvétel körül. Ezek egyike a teljes terheléssel, 630 gallon üzemanyaggal való kipróbálása volt amit a gyár nem volt hajlandó végrehajtani. Azonban Szalay, jobb belátása ellenére úgy határozott, hogy a gépet vegyék át úgy ahogy van. De a Czapáry vezette csoport ragaszkodott egy túlterhelt felszállási próbához ami megnyugtatóan meg is történt 17-én 400 gallonos üzemanyaggal. A következő nap Szalay a gép hátralékát 12,133 dollárt kifizette.¹¹²

Endresz augusztus 20-án repülte először a gépet és az észlelt kisebb hibákat a gyár kijavította, kivéve a benzinvezetékek kapcsoló csapjait, melyek szivárogtak. Ezek javítása a detroiti gyárra várt.

A repülőgép végül is 26-án elindult El Pason (mexikói határ), Wichitán és St. Louison keresztül Detroitba ahol 29-én délután 2:10-kor szállt le a Ford repülőtéren. Megérkezés után a Detroit Aircraft Corporation azonnal megkezdte a benzincsapok kijavítását.¹¹³

A Burbank-i tartózkodás alatt Magyar és Endresz a Los Angeles-i Weems-féle légítájékoztató és térképészeti irodánál tovább képezték magukat, főleg a szintező buborékkal ellátott asztrológiai bemérésekre használt sextans használatában.

1930. szeptember

A gép 4-én átrepült Flintre ahol Szalay lakott és az óceánrepülés hivatalos kiindulási helyére, ahol a Kereskedelmi Kamara a repülők és Szalay tiszteletére ebédet adott. Ezen a repülőúton a benzin megint elkezdett szivárogni de nem a csapokból. Azok jók voltak. A gyár a gravitációs tartályra gyanakodott, amihez csak úgy lehetett hozzáférni ha a törzset leemelték a szárnyról. Valóban a gravitációs tartály egyik forrasztott pontján szivárgott a benzin.

De baj volt a 40 gallonos olajtartállyal is ami túl volt méretezve és sűrűlödött a szárny elülső élével, ami tetemesen ledörzsölődött az előző 28 órás repülés alatt. Új olaj- és gravitációs tartályt kellett csinálni, ami további 10-14 napi idővesztést jelentett. Mivel ez az időpont egybeesett a kedvezőtlen óceáni időjárás beálltával, a repülést el kellett halasztani a következő évre.¹¹⁴

A repülőgép tehát megvolt a terv végrehajtásához és a gyár ingyen tárolta a tél folyamán a Detroit melletti Gross Isle repülőtéren. A várakozási időt felhasználták a szükséges javítások és változtatások kivitelezésére, hogy a gép megfelelő állapotban legyen az 1931-es elindulás idejére. Czapáry Jenő alezredes és Endresz György hazautaztak Magyarországra, Magyar Sándor és a bizottság tagjai pedig tovább folytatták a pénzgyűjtő mozgalmat amely körülbelül 3,000 dollár végösszeggel zárult.¹¹⁵ Ez azt jelenti, hogy az akkor Kanadában és az USA-ban

¹¹² Czapáry 1930: 240.

¹¹³ Czapáry 1930: 240-242.

¹¹⁴ Czapáry 1931:242.

¹¹⁵ Czapáry 1930: 235.

nehéz körülmények között élő 13,000 magyar családnak 23%-a hozzájárult a gyűjtéshez. Ilyen arányú visszahatás magasan felette áll a manapság tapasztalt 3-4%-os gyűjtési átlagnak. Bár az óceánrepülés a lelkes amerikai magyar Szalay család áldozatkészségének köszönhető, ez nem von le semmit az amerikai és kanadai magyarság erkölcsi színvonalából és hazafias magatartásából. Bárkitől eredt is a gondolat, a tény az, hogy az *Igazságot Magyarországnak* eszméje erősen élt a tengeretúli magyarokban és élni is fog egészen addig míg ez orvoslásra nem talál. Áldozatkészségükben és hazafiasságukban nem lehet kételkedni.

1930. március

A Detroit Aircraft Corporation értesítette Szalay Imrét, hogy tekintettel az április elején kezdődő repülőgép kiállításra, a gép összeszerelését kénytelen e hónap közepén elkezdni. Ekkor építették be az új benzin- és olajtartályt, az alumínium csöveket kicserélték vörösrézre.

Ekkor történt a függőleges vezérsík megnagyobbítása jobb stabilitás céljából és a futóművek nagyobbra és erősebbre való méretezése, áramvonalas borítás nélkül. A motor összes kábelvezetékeit páncélkábelekre cserélték, a gyújtógyertyákat pedig burkolattal látták el. Mindez Magyar Sándor jelenlétében történt.

1931. április

E hó 4-én a Magyar Aero Szövetség kiküldöttei, Czapáry Jenő és Endresz György ismét megérkeztek Detroitba Bánhidi Antal repülőmérnökkel együtt. A gép összeszerelése ekkor már befejeződött és a gépet április 6-án átrepülték a modernebb Ford repülőtérré ahol Bánhidi Antal mérnökpilóta irányításával megkezdődtek a gyakorló és bemérő repülések, a terhelési és üzemanyag fogyasztási próbák. Bebizonyosodott, hogy gazdaságos motorjáratás (fordulatszám) tartásával a gép 28 órahosszat tud a levegőben maradni, ami bőven elég a Harbour Grace-Budapest közötti távolsághoz.¹¹⁶

A gépen való változtatások a Ford repülőtéren folytatódtak. A földindukciós iránytűt ki kellett javítani, a futókerekek gumijait ballonméretűekre cserélték mert az addigi kerekek csak kétezer font megterhelésre voltak garántálva. Ezért kellett kerékburkolat nélkül hagyni őket.

Az üzemanyag szolgáltatást az a cég amely az elmúlt évben ingyen adta, ezt tovább nem vállalta. Dr. Urbach Lajos közbenjárt egy hasonló szerződés megkötésében a Valvoline olajtársasággal. Így az ingyenes üzemanyag ellátás biztosítva volt.

1931. május

A repülőgép előkészítése tovább folyt a detroiti Ford repülőtéren. Mindkét fülke felszerelésébe tartozott a botkormány, gázkar, kézi üzemanyag szivattyú és műszerfal.

Az erre az alkalomra külön tervezett rádiókészüléknek kipróbálása május 1-én kezdődött a Detroit Edison Co. egyik vezető mérnökének, Earl Glatzel-nek személyes részvételével. A rádió 600 méteres hullámhosszon működött és a KHNZA hívójelet kapta.

Endresz és Magyar a gépet május 18-án átrepülték New Yorkba ahol az iránytűket a Pioneer Co. beállította és elvégezte a mágneses eltérés kiegyenlítését. New Yorkból átrepültek Hartfordba ahol a Pratt gyár a motort leellenőrizte és a légszűrőt 21-ről lecsökkentette 19.5-re.

¹¹⁶ Nagy 1981: 67.

Erre az időre esett a Lord Rothermere utasítására történt megegyezés, hogy az óceán feletti útvonal mentén haladó angol hajók figyelemmel fogják kísérni a gép repülését. Ugyanakkor felvették a kapcsolatot az Egyesült Államok Időjelző Szolgálatával és megállapodtak az óceáni időelőrejelzések továbbításában. Május 27-én a gép visszatért Detroitba.



A Lockheed Sirius 8A vezetőfülke műszerfala.

Műszerek

Első pilótaülés: Sebességmérő (MPH); mesterséges horizont; kapcsolók; magasságmérő; olajnyomásmérő; olajhőmérő; üzemanyag nyomásmérő; dőlésmutatók; emelkedés-súlyedés mérő (variométer); motor fordulatszám mutató (RPM); mágneses iránytű; indukciós iránytű; időóra.

Második navigátorülés: Motor fordulatszám mutató; sebességmérő; variométer; dőlés-mutatók; az indukciós iránytű mutatója; két mágneses iránytű; időóra; a rádiókészülék szerelvényfala; sextans.¹¹⁷

1931. június

E hó 17-én a rádiókészülék hivatalos átvétele megtörtént. Másnap, 18-án korán reggel átrepültek a Wayne County Airportra amely akkor a leghosszabb volt Detroitban. Ott végezték el a próbarepülést 450 gallonos üzemanyag terheléssel főleg azzal a céllal, hogy milyen fordulatszámon lehet vízszintesen tartani a gépet és a fő üzemanyag tartály szelepei működnek-e.

Azonban ismét le kellett repülni New Yorkba az iránytűk közti különbség kiküszöbölése végett.

A gép indulását Detroitból június 20-ára tűzték ki. Azon a napon, délután 1 órakor elrepültek Cincinátiba, ahol Endresz György elbúcsúzott ott élő szüleitől. Onnan 21-én átrepültek New Yorkba ahol hajóraszállás előtt alkalmuk volt elközönni Endresz feleségétől és Szalay Emiltől egy budapesti viszontlátásra.

¹¹⁷ Bánhidi 1931: 278.

Czapáry Jenő és Bánhidi Antal szintén útrakeltek június 20-án a New Foundland-i Harbour Grace-be, az óceánrepülés kiinduló pontjára. Ott várták az alkalmas időjárási körülményeket, hogy a New Yorkban várakozó *Justice for Hungary* oda tudjon repülni.

Azonban az időjárás kedvezőtlen volt július 13-ig. Ekkor Endresz és Magyar odarepültek és másnap átvizsgálták a gépet, feltöltötték üzemanyaggal, friss olajjal és várták a kedvező időjárást az Atlanti óceán átrepüléséhez. Július 15-én délelőtt befutott a biztató helyzetet ismertető időjárásjelentés.

De a repülőtéren tartózkodó Bánhidi Antal azzal a hírrel fogadta a pilótákat, hogy a fő üzemanyag tartálynál szivárgást talált. Ugyanis Bánhidi, mérnöki teendőinek becsületes elvégzése közben, átvizsgálta a gépet és többek között a fő üzemanyag tartály töltőnyílását is kinyitotta. Láta, hogy abból körülbelül 5-6 gallon hiányzik amit azonnal utána töltött. De akkor láthatóan szivárogni kezdett a benzin. A tartály hibás részének tehát az előző benzinszint felett kellett lenni.¹¹⁸

Hirtelenjében ezen a helyzeten csak úgy lehetett segíteni, hogy leeresztette az előbb feltöltött benzinmennyiséget, mire a szivárgás megszűnt. Elhatározták, hogy elindulnak. Az óra Geenwichi idő szerint 16:20-at mutatott.¹¹⁹



Indulás előtt a Harbour Grace-i repülőtéren. A pilóták bent ülnek, a motor már jár.

Ekkor már meglehetősen meleg és majdnem teljes szélcsend volt, pedig egy kis nyugati szél a felszállás miatt nagyon elkelt volna. Hatalmas porfelhőt vert fel a felszálló gép amely teljesen eltakarta az elindulás helyén állók elől. Csak akkor lett ismét látható amikor elemelkedett a földtől és aggasztó lassúsággal haladt a felszálló sáv nyugati végén kezdődő domboldal fái felé, azt a látszatot keltve, hogy belerepül a domboldalba. Örökkévalóságnak tetszett amíg elérte a domb tetejét, amely mögött széles völgy következett, amiben egy pillanatra eltűnt a gép. De felbukkant és lassan emelkedni kezdett majd enyhe félkör forulóval keletnek vette az irányt.

¹¹⁸ Czapáry 1931: 251.

¹¹⁹ Czapáry 1931: 251.

Körülbelül 10 perc múlva elérte a nyílt tengert és eltűnt a szem elől.¹²⁰

Newfoundland, egy nagy sziget közel a kanadai szárazföld észak-keleti partjához Labrador mellett, ahol a Gulf of St. Lawrence érintkezik az Atlanti Óceánnal. Anglia gyarmata volt 1949-ig amikor Kanada részévé vált. Jelenlegi neve *Province of Newfoundland and Labrador*. *Harbour Grace*, amely mint halászfalu volt nyilvántartva abban az időben, a *Conception Bay* (Fogantatás öble) nyugati oldalán. Az akkori repülőtér csak egy 50 méter széles és 1250 méter hosszú fel- és leszálló egyengetett földsávból állt, északkelet és délnyugati irányban. Az 5%-os lejtése miatt csak délnyugat felé lehetett felszállni.

A repülőgép története

A Lockheed repülőgépgyár rövid története

Két testvér, Alan Haines Loughhead és Malcolm Loughhead 1912-ben kezdtek el vízirepülőgépet építeni. Céget nyitottak Alco Hydro-Aeroplane Company névvel. Ezt a nevet később megváltoztatták Loughhead Aircraft Manufacturing Company-ra, Santa Barbara Californiai városban. De a gyár nem tudott eredményesen működni és tönkrement.

Ezt követően, Alan Loughhead új gyárat alapított 1926-ban Lockheed Aircraft Company néven a Californiai Burbank-ben. Az új név hangalakban a vezetéknévéhez hasonló de más betűkkel írt formát öltött. Abban az időben Burbank egy isten háta mögötti kisváros volt az amerikai tanyavilágban. Az egyik nagykiterjedésű területen a Lockheed Repülőgépgyár felszálló sávja mellett állt a hangár és a Mission Üveggyár épülete. Itt épült a nevezetes Sirius repülőgép sorozat amely építése közben vette át a Lockheed gyárat a Detroit Aircraft Corporation 1929 júliusában [].¹²¹

A Lockheed Sirius sorozat története¹²²

Az Ohio állambeli Cleveland-ban tartották az amerikai országos repülőversenyt 1929 augusztus 27 és szeptember 2 között. Charles Augustus Lindbergh, a híres óceánrepülő, ebben az időben keresett egy nagyteljesítményű, hosszú távra alkalmas repülőgépet saját használatra. Feltételei között volt: mélyfedelű (alsószárnyú), széles nyomtávú futómű, rövid nekifutási távolság és jó kilátás a pilótafülkéből. Ezen a repülőversenyen találkozott és beszélt a Detroit Aircraft Corporation főmérnökével Gerard (Jerry) Vultee-vel. Ez a detroiti repülőgépgyár vette át a Lockheed gyárat az előző hónapban.

Vultee elmondta neki, hogy feltételeinek megfelel a Lockheed gyár burbanki hangárjában egy akkor épülő repülőgép amely A. Harold Bromley, volt repülőtiszt részére készül, aki Csendes Óceán-i rekordot akar repülni vele Amerikából Japánba.

Amikor Bromley először bement a Lockheed hangárba, észrevett egy befejezetlen alacsonyszárnyú, furnér-héjszerkezetű repülőgép törzset egy távoleső sarokban. Mondták neki,

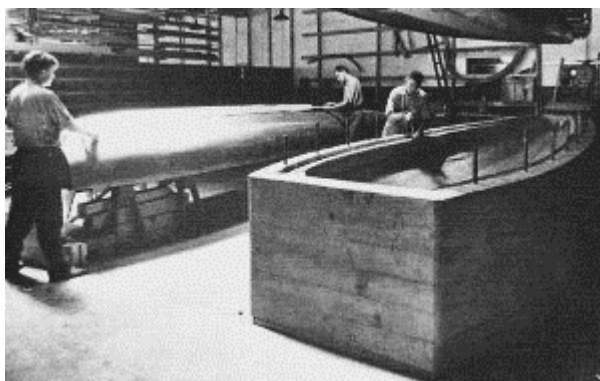
¹²⁰ Czapáry 1931: 251-252.

¹²¹ Groves 1973.

¹²² Groves 1973.

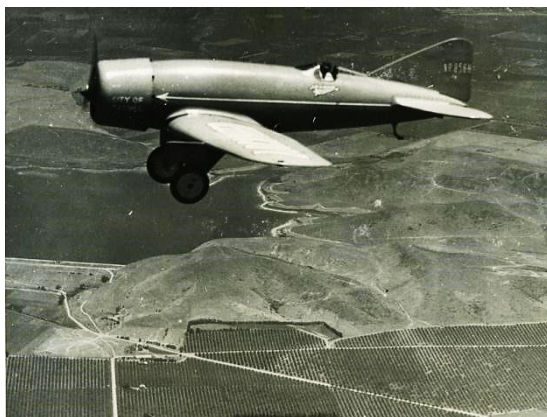
hogy azt a gépet Jack Northrop kezdte el építeni Hollywood-ban Hubert Wilkins számára de annak elfogyott a pénze és így az építés abbamaradt. A törzs tulajdonképpen a már létező Vega típusú felsőszárnyú repülőgép alsószárnyra módosított változata volt.

A Vega és a Sirius törzse is új, különleges eljárással készült. A hosszában félbemetszett áramvonalas törzs pontos mása beton teknőben lett kiformálva. Ebbe préselték bele és ragasztották össze a furnér lemezeket amely a héjszerkezetet alkotta. A két törzs-fél összeállítás után alakították ki az üléseket és minden mást ami a törzshöz csatlakozott.



A cement teknő amelyben a Sirius törzse készült.

Bromley felhasználhatónak találta az elhagyatott törzset. Ezek után ő, Vultee és a gyár két rajzolója Jimmy Gerschler és Dick Von Hake megcsinálták az átervezést és elkezdődött a gép építése. A gép 1929 június 18.-án lett kész és a *Lockheed Explorer* nevet kapta. A széles, egyenes szárnyak V-beállítás nélkül csatlakoztak a törzshöz. Sikeres berepülés után Bromley hazarepülte gépét Tacoma-ba, hogy Csendes Óceáni útját előkészítse.



Bromley gépe a Lockheed Explorer „City of Tacoma” névvel.

De az óceánrepülésre való induláskor, a narancs színűre festett *Explorer*, nekifutás után imbolyogva felemelkedett majd lezuhant. Megállapították, hogy a problémát a meleg időben kitágult üzemanyag okozta amikor a biztonsági szelepen keresztül a pilóta arcába csapódott és elvakította. Bromleynek szerencséire volt annyi lélekjelene, hogy a motor gyújtását kikapcsolja, így tűz nem ütött ki.

Azonban Bromley nem adta fel, gépét visszavitte Burbankba kijavítani, de az is szerencsétlenül járt, bár több átervezésen és módosításon ment keresztül. A további átervezés és kísérletezés már Charles A. Lindbergh közreműködésével történt, akinek Vultee abban az időben keltette fel érdeklődését a gép iránt. A gép új változata már Lindbergh elgondolása szerint készült Lockheed Sirius név alatt.



Lindbergh és felesége Anne a Lockheed Sirius 8 előtt.

Az átalakítások leírása nem ad tiszta képet ami a különböző Sirius típusok számozását illeti de a gép amit Lindbergh átvett minden valószínűség szerint a Sirius 8 fedőnevet viselte. A fedőnév *Sirius* (Szíriusz) a Canis Majoris (Nagy Kutya) csillagkép legfényesebb csillaga. Más Lockheed gépek is csillagneveket kaptak, úgymint *Vega* a Lyra csillagkép egyik tagja, az *Altair* pedig egy fényes csillag neve az Aquila konstellációban.

Ennek a Sirius 8-nek az első változata, ami a magyar megrendelők által előírt módosításokat is tartalmazta, a Sirius 8A fedőnevet kapta.

A törzs ugyanolyan hosszú maradt mint az eredeti együléses terven, de a pilóta fülke mögött kialakítottak egy második kabint Lindbergh feleségének. Mindkét fülke nyitott maradt. A szárnyakat kissé rövidebbre és vékonyabbra változtatták és 2 fokos V-beállítást adtak hozzá. A függőleges vezérsíkot egy lábbal magasabbra és kerekébbre építették. Új 450 lóerős Pratt & Whitney R-1340 Wasp, 9 hengeres léghűtésű csillagmotorral lett felszerelve.

Lindbergh majdnem mindig jelen volt az építés alatt és nagy szerepe volt a gép kialakításában. Az építés alatt rendszeresen bejárt a Lockheed hangárba és közreműködött a személyzettel a változtatások megvalósításában. Majd 1930 januárjában átvette a kész gépet miután Marshall Headle a Lockheed berepülő pilótája a kísérleti repüléseket befejezte. Ezzel a repülőgéppel Lindbergh és felesége Anne beutazták a világot a következő négy év alatt. Az eredetileg

nyitott kétüléses Sirius 8, Lindbergh feleségének kérésére, előre és hátra tolható fülke-tetővel lett ellátva és a Lockheed Sirius 8A nevet kapta.



Lockheed Sirius 8A. Nem azonos a Justice for Hungaryval.

Justice for Hungary műszaki adatai¹²³

Fesztávolság 14 méter. Törzshossz 9 méter. Üres súly 1540 kg.

Üzemanyag tartályok száma: 8.¹²⁴ Üzemanyag 630 U.S. gallon (2,384.5 liter).

Teljes felszállási súly összesen 3,780.56 kg.

*Motor:*¹²⁵ Pratt & Whitney R-1340 Wasp. Kilenc hengeres, léghűtéses csillagmotor. Lóerő 2000 fordulatszámnál: 420.

*Repülési adatok:*¹²⁶ Csúcssebesség 260 km/ó. Utazó sebesség 230 km/ó. Leszálló sebesség 120 km/ó. Csúcsmagasság 8000 méter.

Az óceánrepülés előkészítését megörökítő film története

Az eredeti 8 mm-es filmet az óceánrepülés kanadai elindítója, dr. Molnár Jenő készítette. Ez, az ellentmondásos feljegyzések ellenére a kutatás folyamán nyilvánvalóvá vált. Ezt az eredeti filmet később dr. Tóth Kálmán felvágatta és átrendezte.¹²⁷ Ez, a kezdettől fogva az óceánrepülésre való elindulásig történt események megörökítésének benyomását kelti.

A valóságban a jelenlegi film tartalma csak Detroitban a Ford repülőtéren történeteket örökített meg. Azoknak is csak azt a részét amelyek rákerültek a szétdarabolt filmből a végső tekerésre.

Ez leszűkíti a filmen látható Lockheed Sirius 8A repülőgéppel kapcsolatos eseményeket 1930 augusztus 29, a gép Detroitba való megérkezése, és szeptember 20 közé, amikor a gépet átrepülték a Gross Isle repülőtérre tárolás végett. Ettől az időponttól kezdve a gép majdnem állandóan javítás és tárolás alatt volt. Ezt megerősíti az a tény is, hogy a filmen látható Sirius

¹²³ Bánhidi 1931: 278.

¹²⁴ Czapáry 1930: 271.

¹²⁵ Czapáry 1930: 271.

¹²⁶ Czapáry 1930: 271.

¹²⁷ Tóth: 1961. nov. 30-ai levél.

8A függőleges vezérsíkja kerekesebb és a futóműveket áramvonalas borítás takarja ami hiányzik az óceánt átrepült gépen.

Mindez azonban nem kisebbíti a film történelmi értékét és az ügy érdekében lefolyt szervezőmunka példamutató jelentőségét.



Dr. Tóth Kálmán és neje Antal Juliska¹²⁸

A film történetét illető legrégebbi forrás dr. Tóth Kálmán levele amelyben értesít egy Károly utónevű egyént, hogy *...Jenő bácsi [Molnár Jenő] szekrényei mélyéről előkerült az 1930néhány-as Justice for Hungary óceánrepülés filmje. Amatőr munka, de emlékképpen és dokumentum képpen jó. Persze fekete-fehér és néma. Vállalnád-e, ha időd engedi, hogy karácsonyi szünetedben összevágod? Végeredményben így is jó, ahogyan van, nyersen de lehetséges, jobb volna kissé feldolgozotttabban. Esetleg Fekete Jánossal ko-operációban? Csak úgy, ha nem teszel bele túl sok időt s nem megy tanulmányaid rovására. Jan. 8-án szeretnénk itt bemutatni. Egykor majd hangot is csinálunk hozzá, valami kísérő szöveget és háttér zenét szalagra. Az azonban erősen a jövő zenéje. Majd ha Jenő bácsi is visszakerül Arizonából...*¹²⁹

A 8 m.m.-es film később össze is lett vágva és feldolgozva. Ezért nem következnek a mozzanatok logikus sorrendben a 16 mm-es másolaton és ezért kelti azt a benyomást, hogy az események közvetlenül az óceánrepülés előtt történtek.

Dr. Molnár Jenő 1967 körül készítettett másolatot az eredeti filmről¹³⁰ de nincs feljegyezve a szélességének mérete. Zuma Edgár egy 16 m.m.-es másolatot készít,¹³¹ valószínűen egy másik másolatról.

¹²⁸ Ruzsa 1940: 22.

¹²⁹ Tóth 1961. nov. 30.

¹³⁰ Tóth 1982. márc. 22.

¹³¹ Zuma 1982. ápr. 19.

Nemes Endre, volt második világháborús repülő százados, az Oshawaban levő Magyar Repülő Múzeum elnöke szerint ...*sikerült másolatot készíteni a filmről. Az eredeti film nem használható sem vetítésre, sem pedig másolat készítésére... Edgár bizonynyal elmondta azt is, hogy a legjobb tárolni a [az eredeti?] filmet, mert ha így marad, akkor végleg használhatatlan lesz. Mi szívesen vennénk az eredetit a majdani felszabadulás utáni hadimúzeum részére, amennyiben nt. Molnár hajlandó volna azt részünkre átadni. Miután ő elég koros, esetleges elhalálozása esetén nagy kérdés az, hogy az utódok is azt oly becsbe fogják tartani, mint ő, vagy ahogy azt mi tartanánk.*¹³²

Itt megjegyzendő, hogy az oshawai múzeum már nem létezik, értesülésünk szerint Domonkos János lakóházának pincehelyiségében volt, de a rendszerváltás után az ott tárolt anyagot elküldték Magyarországra. Az is kétes, hogy Domonkos őrmester még élt 2012-ben ezen anyag feldolgozásának évében.

A filmmel kapcsolatos további események ismeretlenek egészen 1991-ig amikor dr. Tóth Kálmán meghalt Ottawaban. Ezt követően az ő szellemi termékének anyaga Demmer György magángyűjteményébe került, hogy dolgozza fel és adja át a Kanadai Nemzeti Levéltárnak (National Archives of Canada) megőrzés céljából. Ez meg is történt, az anyag le lett adva, kivéve a filmeket és fényképeket. Ugyanis a levéltárban külön tárolják az írott anyagot a fényképektől és filmektől. Demmer György nem tartotta célszerűnek az egybetartozó anyag szétválasztását és a filmeket visszatartotta. Ezek között volt az óceánrepülés filmje is.

Demmer György 2009-ben megkérte Nógrády Mihályt, hogy nézze át az óceánrepülési filmtekercseket is tartalmazó csomagot és írjon egy angol nyelvű ismertetést a film tartalmáról. Amint kiderült, három tekercs 16 m.m.-es film volt a csomagban melyek közül kettő tartalmazta az óceánrepülés előkészítését. Ezek közül egyik volt vetítésre alkalmas diapozitív, a másik pedig ennek negatív másolata.

Mivel 16m.m.-es vetítógép bérelése nehézségekbe ütközött, a pozitív film kézzel át lett húzva egy dia vetítógépen és nehézkesen de ki lett elemelve. Tartalmának szövege a pozitív filmekkel együtt át lett adva Demmer Györgynek leadás céljából.

Ennek megtörténte után semmilyen tevékenység nem volt 2011-ig. Ekkor Nógrádyéknál, egy családi beszélgetés közben vetődött fel a gondolat, hogy az óceánrepülés előkészítésének történetét és filmjét részletesen ki kellene dolgozni és elérhetővé tenni minden érdeklődő számára. Hiszen külföldön teljesen elfelejtették, Magyarországon pedig nem is tudtak róla rendszerváltás előtt.

Nógrády ismét érintkezésbe lépett Demmer Györggyel, elmagyarázta tervét ami teljes beleegyezést nyert és kölcsönkérte a pozitív filmet.

Mivel a filmen szereplő fontos egyéniségek kilétének megállapítása bonyolult lett volna vetítéses eljárással, egy sűrített korongot (Condensed Disk) kellett csináltatni. Ennek számítógépes lejátszása, előre-hátra való mozgatása lehetővé tette az események és a résztvevők kiderítését. Demmer György készségesen rendelkezésre bocsátotta dr. Tóth Kálmán e témakört érintő levelezését is ami nélkül a kiértékelés nem lett volna ilyen eredményes.

Hozzásegítettek a kutatómunkához Bálint Balázs (Budaörs) és Nógrádi László (Szeged) magyarországi küldeményei és tanácsai melyeket önzetlenül ajánlottak fel.

■

¹³² Nemes 1982. aug. 26.

Az rendelkezésre álló anyagból kiderül, hogy az eredeti felvételtől több másolat is készült melyek holléte ismeretlen. Az is kiderült, hogy az oshawai Magyar Aero Museum által tárolt anyagot, beleértve a filmet vagy filmeket, valószínűleg elküldték a Magyar Hadtörténeti Intézet és Múzeum-nak a magyarországi 1991-es rendszerváltás után.

Az oshawai múzeum a Magyarországi rendszerváltás után megszűnt, tagjai a második világháború generációjához tartoztak és e sorok írásakor (2012) már vagy kihaltak, vagy öreg otthonokban élnek ahol nagyon nehéz lenne rájuk találni.

A filmen megörökített kiemelkedő egyéniségek



Vitéz Czapáry Jenő alezredes technikai tanácsadó és Magyar Sándor (szül. Wilczek Sándor) a Justice for Hungary repülőgép másodpilótája és navigátora.



Eörgögh Elemér pápai prelátus a toledo-i (Ohio, U.S.A.) Szent István katolikus templom plébánosa, az előkészítő bizottság elnöke és Szalay Imre (Emil) flint-i (Michigan, U.S.A.) húsárúgyáros aki a Lockheed Sirius 8A repülőgépet megvásárolta. A háttérben Magyar Sándor.



Endresz György a Lockheed Sirius 8A Justice for Hungary repülőgép pilótája.



Szalay Imre (Emil) az általa megvásárolt Lockheed Sirius 8A repülőgép előtt. Nélküle az óceánrepülés soha sem történt volna meg.



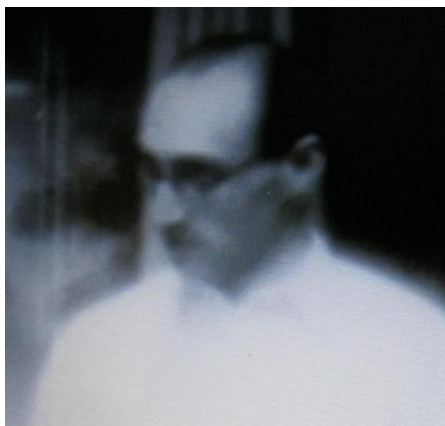
Dr. Molnár Jenő windsor-i református lelkész, az óceánrepülési mozgalom elindítója és a kanadai szervező- munka irányítója. Az ő kezdeményezése nélkül soha sem lett volna magyar óceánrepülés.



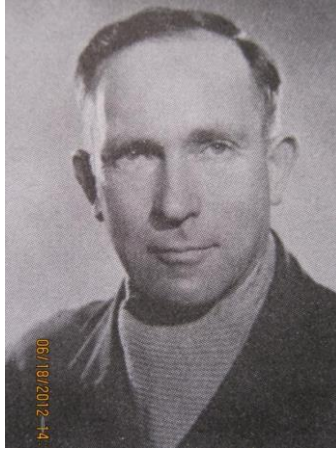
Dr. Molnár Jenőné, született Waldmann Rózsa aki az akkori feljegyzések és közvélemény szerint az eszmei elindítója volt az óceánrepülésnek.



Rimaszombathy István a Purity Dairy egyenruhájában a Munka Ünnepe felvonuláson. Ő volt az első adakozó, egyhavi fizetés összegét adományozta, bár akkor éppen munkanélküli volt.



Bartók Tibor a New York Times riportere, angol nyelvű riportjaival hívta fel a nemzetközi lapok figyelmét az óceánrepülésre és annak céljára.



Bánhidi Antal repülő mérnök. Ő nincs rajta a filmen de fontos szerepet töltött be a repülőgép előkészítésében 1931-ben Detroitban.¹³³



vitész Grosschmid István a Magyar Aero Szövetség elnöke.



Prattinger Ferenc a detroiti magyar újság szerkesztője. Az óceánrepülési mozgalom magyar nyelvű terjesztése az ő újságján keresztül történt.

¹³³ Nagy 1981: 74.



Endresz, Czapáry, Fodor Gyula és Eördögh prelátus. Fodor Gyula a detroiti magyar újság tulajdonosa is, tevékenyen részt vett a szervezésben. Az ő újságja lett az Előkészítő Bizottság magyar nyelvű hírközlő lapja.



Lord Rothermere, aki a Justice for Hungary nevet adta és 10,000.00 dollárt ajánlott fel a repülés végrehajtóinak.

A film tartalma

A film a windsor-i Purity Dairies Limited (Minőségi Tejüzem Kft.) tevékenységével kezdődik, amint készülnek az 1931. szeptember első hétfőjén tartott Labour Day (Munka Napja, Ünnepe) felvonulásra. Ez már az óceánrepülés megtörténte utáni jelenet, amely hozzá lett adva a filmhez, mert a tejüzem is adakozott a mozgalom javára. Rimaszombathy István ekkor már munkát kapott a tejüzemnél.

A 16 mm-es filmtekercsen egy kézzel írt megjegyzés van közbeiktatva átlászó filmen a május elsejei felvonulás után ezzel a szöveggel: *Czapáry alezr., Endresz György, Magyar Sándor fogadtatása Detroit Mich. 1920 május 11-én Gross Isle repülőtéren...* A felírás többi része olvashatatlan.¹³⁴

A filmen lévő felvételek sorrendjét nehéz leírni mert a műkedvelő filmező össze-vissza irányította a gépet, de a kiemelkedőbb mozzanatokból meg tudjuk állapítani a repüléssel kapcsolatos legtöbb személy kilétét.

1. **Felirat: 1931 Purity Dairies Limited. Használd ezt a tejet! Tiszta! Reinste Milch-Beste Milch!**
2. A film a Purity tejüzem alkalmazottjaival kezdődik amint tejeskannákat rakodnak.
3. Rimaszombathy István a tejüzem egyenruhájában beszélget más munkásokkal majd a felvevőgép elé áll és feltartja mindkét kezét.
4. A Purity tejüzem épülete.
5. Megint Rimaszombathy István amint egy tejszállító gépkocsi előtt áll és integet.
6. Valaki „I drink Purity Milk” felírást tart (Magyarul: Én Purity tejet iszom).
7. Egy fiatalember „I don’t” felírást tart (Magyarul: Én nem).
8. Felvonulás. Egy fiatal férfi két lánnyal az oldalán. Ezek valószínűen hollandok mert a lányok fején lévő kalapok Holland népviselet, később poni lovakat vezetnek.
9. Ismeretlen szemüveges férfi fehér ingben nyakkendővel félreválasztott hajjal, előre-hátra megy.¹³⁵
10. Molnárné (Rózsa) beszáll egy gépkocsiba.
11. Tejszállító gépkocsi hajt el az utcán.
12. Egy személygépkocsi hajt le az utcán, [valószínű Molnárék].
13. Megint a Purity tejüzem épületei látszanak.
14. Egy tejszállító gépkocsi.
15. Felvonulás, elől motorkerékpárosok. Tengerész csoport és mások követik őket.
16. Egy sor Purity Dairies tejszállító gépkocsi. 17. Esküvőről jönnek ki a windsori református templomból. Az utolsó négy személy balról jobbra: fehérkalapos nő; világosszürke ruhás férfi; dr. Molnárné (Rózsa) szőrmegalléros kabátban; ismeretlen nő.
18. Kislány a hintán.
19. Sakkozás a templomban.
20. Csoport a templom ajtaja előtt, valaki integet hátul.
21. Nő fehér galléros ruhában.
22. Mosolygó férfi.
23. Nő és férfi az utcán jönnek.
24. Magyar kislány.
25. Erdélyi kisfiú, két keze a nagykabátja zsebében.
26. Körösi Bálint magyar boltos felesége az üzletben, majd az üzlet előtt fehér ruhában.

¹³⁴ Az 1920 is elírás lehet 1930 helyett.

¹³⁵ Valószínű valami féle intéző lehet.

27. **Felirat: American-Hungarian Oceanflight July 16, 1931** (Magyarul: Amerikai-Magyar Óceánrepülés 1931 július 16). Ez félrevezető mert a címet követő események Detroitban történnek 1930-ban, valószínűen a Ford repülőtéren.
28. Detroit, Gross Isle repülőtér 1930 május 11. Lockheed Vega felsőszárnyú utasgép gurul be leszállás után.
29. A gép megáll. Nagy tömeg veszi körül. Endresz György, Magyar Sándor, vitéz Czapáry Jenő alezredes és vitéz Grosschmid István a Magyar Aero Szövetség elnöke kiszállnak.
30. Endresz György, Magyar Sándor és Czapáry Jenő kalappal a fején, cigarettával a szájában.
31. Repülőgép a bizottságot fogadó tömeggel.
32. Fehér blúzos nő.
33. Fehér blúzos nő és Molnárné (Rózsa) fehér kalappal a fején.
34. Kisgyerek virággal.
35. Öt férfi. Balról jobbra: vitéz Grosschmid István; Magyar Sándor; Endresz György; vitéz Czapáry Jenő; dr. Molnár Jenőnek csak a feje látszik.
36. Grosschmid István és Endresz György két kisgyerek mögött.
37. Dr. Molnár Jenő fekete zakóban.
38. Grosschmid István fehér sapkás gyerek mögött.
39. Magyar Sándor, Endresz György, Czapáry Jenő, dr. Molnár Jenő.
40. Magyar Sándor és Endresz György.
41. Czapáry Jenő cigarettával.
42. Czapáry Jenő és dr. Molnár Jenő.
43. Endresz György.
44. Dr. Molnárné (Rózsa) világos színű kalappal a fején.
45. Egy kisfiú virágcsokorral a kezében.
46. Dr. Molnárné, Magyar Sándor és Endresz György a tömegben, elől gyerekek.
47. Magyar Sándor és Endresz György.
48. Megint Magyar és Endresz.
49. Gyerekcsoport virágokkal.
50. Czapáry Jenő cigarettával a kezében.
51. Fehér inges férfi mögött Rimaszombathy István integet.
52. Rimaszombathy és felesége.
53. Magyar Sándor virágcsokorral.
54. Egy női csoport.
55. Ismeretlen egyének és Grosschmid István.
56. Magyar Sándor egy kisgyerekkel a karján.
57. Magyar Sándor virágcsokorral a kezében száll be egy gépkocsiba.
58. A Detroitba hajtó kocsisor, több felvételen.
59. Magyar Sándor két nővel, az egyik dr. Molnárné.
60. Férfi és nő egy erkélyen.
61. Svájcsapkás nő.
62. Endresz György háttal a felvevőgépnek, majd megfordul.
63. Kardos díszőrség a detroiti magyar katolikus templom bejárata előtt ahol ünnepélyt rendeztek a pilóták és technikai tanácsadók tiszteletére.

64. Oly nagy volt az érdeklődés és a tömeg a templom előtt, hogy rendőrökkel kellett a rendet fenntartani.
65. A díszőrség parancsnoka zászlóval.
66. A díszőrség tagjai elvonulnak.
67. Nagy tömeg a templom előtt.
68. Női és férfi csoport a templom előtt.
69. Prattinger Ferenc fehér díszsebkendővel.
70. **Felírat: "Munkában a bizottság", Eördögh plébános az elnök.**
71. Elöl Szalay Emil, Eördögh Elemér elnök, Magyar Sándor aki eltakarja Endresz Györgyöt. Mögöttük Fodor Gyula a detroiti magyar újság tulajdonosa, Prattinger Ferenc a magyar újság szerkesztője és Czapáry Jenő alezredes technikai tanácsdó Magyarországról.
72. Magyar Sándor a tervezett légiút vonalát magyarázza a bizottság tagjainak. Endresz György cigarettázik.
73. A kép bal oldalán dr. Molnár Jenő feje látható néhány másodpercig, mellette Fodor Gyula, Prattinger Ferenc, Czapáry Jenő, ilyen sorrendben. Elöl Szalay Emil, Eördögh Elemér, Endresz György és Magyar Sándor.
74. Ugyanaz a jelenet megismételve.
75. Endresz térképpel a kezében, Magyar és Czapáry.
76. Szalay, Endresz, Czapáry, Magyar, dr. Molnár, Eördögh és Fodor a légiút tervét vizsgálják. Úgy látszik megegyeztek mert Czapáry kézbeveszi a térképet és mond valamit.
77. Endresz, Czapáry, Fodor, Eördögh, Magyar, Szalay és dr. Molnár.
78. Endresz, Czapáry és Magyar.
79. Endresz kezétfog Szalayval és felmutatja a térképet a véglegesített légiúttal.
80. Endresz György és Magyar Sándor interview-t ad a szemüveges Bartók Tibornak a New York Times riporterének.
81. **Felírat: Repülő nap Windsor: Katholikus tábori mise, Rev. Matty. Evangélikus tábori tisztelet, Rev. De Papp. Református tábori tisztelet, Rev. Molnár.**
82. Páter Matty szabadtéri katolikus misét mond.
83. Hívők.
84. De Papp evangélikus istentiszteletet tart.
85. Hívők.
86. Dr. Molnár Jenő református lelkész prédikál.
87. Magányos férfi a zászlók előtt.
88. Dr. Molnár Jenő és az istentisztelet résztvevői.
89. Dr. Molnár Jenő befejezi a prédikációt, leveszi sapkáját.
90. Felvonulás zászlókkal.
91. **Felírat: Nagy diadalt aratott a magyar revíziós világpropaganda! Windsori lelkes magyarok szívében született meg az eszme.**
92. Molnár Rózsa, dr. Molnár felesége a hírverő repülésekre használt Lockheed Sirius 8A előtt jön meg, majd nézi a függőleges vezérsíkot.
93. **Felírat: A repülők: Magyar Sándor és Endresz György. Szalay Emil, aki húszezer dollárt adott! Rimaszombat az első 30 dollárt adta.**
94. Balról jobbra a repülőgépen Szalay Emil, Endresz György és Magyar Sándor kezét fognak, beszélgetnek.

95. A Lockheed Sirius 8A függőleges vezérsíkja a magyar címerrel és NR-115-W lajstromszámmal.
96. Egy filmfelvevő riporter.
97. Endresz György az elsőpilóta fülkénél.
98. Kíváncsiskodó tömeg a repülőtéren egy bemutató repülés alkalmával.
99. Endresz György, Szalay Emil és Magyar Sándor a *Justice for Hungary* repülőgép előtt fényképeseknek pózol. 100. A pózolás folytatódik.
101. Közelebbi felvétel Szalayról és Endreszről.
102. Magyar Sándor és Endresz György interview-t ad egy filmriporternek.
103. Tömeg és rendőrök.
104. A pilóták szállnak be a gépbe.
105. Elfoglalták helyüket a pilóta fülkékben.
106. A függőleges vezérsík a magyar címerrel. 107. Prattinger Ferenc.
108. A hátsó ülés most üres, Magyar Sándor beszél Endresz Györggyel aki az első fülkében ül.
109. A földön a gép előtt balról jobbra: Prattinger Ferenc, dr. Molnárné (Rózsa), Jánosyné és egy ismeretlen kalapos férfi.
110. Molnárné közelebb lép a szárnyhoz.
111. Magyar Sándor az első fülkében ülő Endresszel beszél, Molnárné Prattingernek magyaráz, Jánosyné és két férfi.
112. Magyar még mindig beszél Endresszel.
113. Magyar elköszön Prattingertől majd beszél a második fülkébe. Előrehajol és tárgyal Endresszel. 114. Mindkét pilóta bent ül a gépben, Prattinger kezét fog Endresszel majd Magyarral beszél.
115. Molnárné elköszön Endresztől és megy el a géptől a felvevőgép felé.
116. Prattinger is távozik a géptől. Most dr. Molnár, a felvevőgép táskájával a vállán, elköszön a pilótáktól majd jön a felvevőgép felé.¹³⁶
117. A *Justice for Hungary*, járó motorral a hangár előtt amint a féktuskókat elhúzzák a kerek elöl. Kigurulás a felszálláshoz.
118. Felszállás és emelkedés.
119. **Felirat: Isten áldd meg a magyart!**

Felhasznált irodalom

- Bánhidi Antal.** 1931. "Műszaki előkészítés" in *Aviatika*, augusztusi szám, 277-288 oldalak.
- Czapáry Jenő.** 1930. "Az Amerikai Magyar Óceánrepülés" in *Aviatika*, októberi szám, 235-242 oldalak.
- Czapáry Jenő.** 1930. "Az Amerikai Magyar Óceánrepülés II." In *Aviatika*, novemberi szám, 270-275 oldalak.
- Czapáry Jenő.** 1931. "Az amerikai magyar óceánrepülés előkészítésének története" in *Aviatika*, augusztusi szám, 238-253 oldalak.

¹³⁶ Ezt a felvételt valószínű felesége Rózsa csinálta.

- Dreisziger, F. Nándor.** 1982. With Kovács, Márton. L.; Bödy, Paul; Kovrig, Bennett. *Struggle and Hope. The Hungarian-Canadian Experience.* Toronto: McClelland and Stewart Ltd.
- Dreisziger, F. Nándor.** 1985. "The „Justice for Hungary” ocean flight” in *Hungarian Studies Review*. Vol. XII, No. 2 (Fall edition). Toronto: University of Toronto Press. Pp.: 24-27.
- Groves, Patricia T.** "Lockheed Sirius History” in *American Aircraft Modeler*, April 1973. ("A Lockheed Sirius története").
- Israel, Fred L.** 1967-1980. *Major Peace Treaties of Modern History, 1648-1967.* Commentaries by Emanuel Chill. With introductory essay by Arnold Toynbee. New York: Chelsea House Publishers. In association with McGraw-Hill Book Co. New York, Toronto, London, Sydney. (Volume III. *Treaty of Trianon*, June 4, 1920. Volume IV. *Hungarian Peace Treaty*, Paris, February 10, 1947.)
- Kara Jenő.** 1930. "Justice for Hungary” in *Aviatika*, áprilisi szám, 76-78 oldalak.
- Kara Jenő.** 1930. "Az óceánrepülés 1931-re marad” in *Aviatika*, szeptemberi szám, 203-204 oldalak.
- Kelemen János, M. Fejes Ágnes, Jávör Géza** szerkesztők. 2011. *Ég és föld között. A magyar óceánrepülés 80. évfordulójára.* Komárom: Endresz csoport.
- MacMillan, Margaret.** 2002. *Paris 1919. Six months that changed the world.* Foreword by Richard Holbrooke. New York: Random House.
- Magyar Sándor.** 1940. *Álmodni mertünk.* Budapest: Révai Nyomda.
- Molnár Jenő** emlékezése és levelei.
- Molnár Miklós.** 2003. *A Concise History of Hungary.* Translated by Anna Magyar. Cambridge: University Press.
- Nagy Kornél.** 1981. "Justice for Hungary. Igazságot Magyarországnak. A magyar óceánrepülés” In *Magyar Szárnyak*. Oshawa, Ontario, Canada. (63-75 oldal).
- Ruzsa Jenő.** 1940. *A Kanadai Magyarság Története.* Toronto: Magánkiadás.
- Tóth Kálmán** 1961-1982. Levélváltások Bíró Margaret, Gyarmati Sándor, Molnár Jenő, Nemes Endre, Zuna Edgár és Zsigmond Andrással.
- Tóth Kálmán.** 1981. "A magyar óceánrepülés margójára” in *Magyar Élet* hetilap, december 5. Toronto: 8. oldal.