

Ki gépen száll tova

Erőszak és állambiztonság II. konferencia
2026. október 14.

Taller János

Hankiss Ágnes Intézet

Politikai Elítéltek Közössége – MNM KK PIM Hankiss Ágnes Intézet

Egy részeg gépeltérítő

- 2026. augusztus 28.: Részeg fiatalember ellopott egy Cessna-172-es gépet.
- Nem ő volt ez első magyar gépeltérítő.



Az első gépeltérítők





Nopscsa: 1919. április 22. Budapest. A pilótát arra kényszerítette, hogy Bécsbe repüljön.

IV. Károly: 1921. október 20. Zürich. A katonatiszt barátaival sétarepülésre indult a svájci *Ad Astra* légitársaság gépén. Felszállás után átvették az irányítást és Magyarországra repültek.

1945-1956 között

- **1945-ben újraindult a légiközlekedés (MASZOVLET) – Li-2 (az USA DC-3 repülőgép szovjet licence) típusú gépekkel.**
- **<u>Repülés</u>: gyorsabb és nem sokkal drágább a vasútnál.**
  - **Rossz földi infrastruktúra (utak, vasút állapota)**
    - **Budapest- Győr**
  - **Támogatott**
  - **Emberek, rózsák, sertés szállítás**
- **1948-tól a belföldi járatokat magyar személyzet repülte.**
- **1949. január 4.: Az első sikeres polgári gépeltérítés a háború utáni Európában. Kun Miklós parancsnok , Kiss István másodpilótával, Pásztor István hajózótávírásszal, Szűcs Antal szerelővel, Majoros Jánossal a MALERT főpilótájával és a beszervezett utasokkal - Münchenbe repült.**

A légimarsall



- A disszidálások miatt az ÁVH „utaskísérőket” alkalmazott:
  - Civil ruhát viseltek
  - Jegyet váltottak
  - Elvegyültek az utasok között
  - A pilótafülkéhez közel ültek
  - Tűzparanccsal rendelkeztek
  - A határőség állományából kerültek ki



„Csalódtunk a szocializmusban”

Az 1956. július 13-i „Különjárat”

„Amíg repülőgépek vannak, ez nem lehet probléma”

A lábatlani cementgyár két segédmunkása:

- **Iszák Ferenc** – egykori újságíró
- **Polyák György** – a Néphadsereg volt berepülő pilótája, kulák származása miatt elbocsátották.

– Iszák 1956 márciusában került Lábatlanra

– Polyákkal **közösen jártak bokszolni** a cementgyár egyesületébe.

– Iszák gyakorlatilag edzőként tevékenykedett.

– Ketten arról beszélgettek, hogy „**a népidemokratikus életforma élhetetlen**” – **el kell hagyni az országot**.

– Polyák: „**Amíg repülőgépek vannak, ez nem lehet probléma!**”

Az ötlet megvalósítása

Csapatépítés

- Iszák Ferenc: beszervezte két bokszolóját
- Polyák György: két amatőr vitorlázó ismerőst hozott.
- Iszák felesége is a csapatba került.
- Összesen: 7 fő

Felderítés

A cél:

- Hogyan tudnak felszállni
- Az IL-2-es repülőgép belseje
  - Üléssor
  - Hol foglalhat helyett az ÁVH-s

A megvalósulás:

Két alkalommal szálltak fel a szombathelyi és egy alkalommal a Debrecenbe repülőgépre

A Li-2-es gép kétfajta utastere





A gyülekező

- 1956. július 13. Vörösmarty cukrászda
- Ekkor ismerték meg mindannyian egymást
- A cukrászdából a repülőtérre mentek
- Iszák 20 százalék esélyt adott a sikeres menekülésre



Az 1956. július 13-i különjárat

A siker kulcsa: A gépen 21 utas fért el, azonban csak 19-en szálltak fel.

Személyzet és utasok

1. **Góré János** első pilóta
2. **Fenesi János** másodpilóta
3. **Tóth Sándor** hajózószerelő
4. **Benedikt Károly** hajózó távírász
5. **Doktor Elemér** „navigátor” - **ÁVH-s biztonsági tiszt**
6. **Antal Ilona (disszidált)**
7. **Horváth Béla (disszidált)**
8. Komáromi Károly
9. Palkovits Tibor
10. Dr. Dénes Tibor rendező
11. Somodi Imre
12. Szántó György

Eltérítők

1. **Iszák Ferenc** – újságíró
2. Iszák Ferencné (Enese)
3. **Polyák György** – volt berepülőpilóta
4. **Balla József** - nehézsúlyú amatőr bokszoló (Iszák tanítványa)
5. **Kis Gábor** – nehézsúlyú amatőr bokszoló (Iszák tanítványa)
6. **Pintér Károly** – amatőr vitorlázó
7. **Jakabfy József** – amatőr vitorlázó

Az eltérítés

- **Az akció minden részletét eltervezték:**
  1. Elvegyülés az utasok között
  2. Az ÁVH-s személy kiszúrása
  3. Polyák felkiáltására „Jé, ott van Győr!” induljon el az akció
  4. ÁVH-s ártalmatlanítása
  5. Gép irányitás alá vonása
  6. Polyák átviszi a gépet a határon
  7. Leszállnak nyugaton.

A valós események

- A gépen másként voltak az ülések, mint ahogy az általuk korábban látott gépeken.
- Polyák Győr helyett Komáromnál kiáltott fel – majdnem elszúrva az akciót. Egy utas szólt, hogy még csak Komáromnál vannak.
- Végül Győr légterében akcióba léptek, az összes utast megverték.
- Az ÁVH-s azonban a pilótafülkében volt.
- Dr. Elek a fegyverét nem használta – csütörtököt mondott.
- Kb. 10 perc alatt került az eltérítők hatalmába a gép.
- Polyák radar alatt átvitte a gépet az osztrák-magyar határon.
- Az üzemanyag fogytával az épülő ingolstadti NATO támaszponton szállt le Polyák.

A leszállás után

- **Sérültek (kórházi kezelés):**
  - **Dénes Tibor (fej, mellkas zúzódás)**
  - **Szántó György (karja tört el)**
- **Disszidáló utasok:**
  - **Antal Ilona szövőnő**
  - **Horváth Tibor**
- **Vélemények:**
  - **Magyarország: légi kalózok, bűnözök**
  - **Nyugaton: hősök**

Epilógus

Iszák Ferenc (1931–2018):

- 1959. szeptemberében San Franciscoban élt. Telefonon elhívták otthonról, a Golden Gate Parkban találták meg, eszméletlenre verték. Nem volt hajlandó megnevezni azokat akik felhívták, felesége szerint már korábban is megfenyegették.
- CIC alkalmazta

Polyák György (1931–2021) :

- halálos ítélet Mo-n.
- A felesége nem tudott a szökésről, később egyesült a család az NSZK-ban
- Civil Air Patrol-ban (Polgári Légijárőr) szolgált alezredesként szerelt le.

Néhány gondolat

- **Mi volt a nyári különjárat**:
  - Gépeltérítés
  - Fegyveresen elkövetve
  - Előre megfontolt szándékkal
  - A cél: az ország elhagyása
- Mi **nem volt a nyári különjárat**:
  - ***Terrorcselekmény***
    - Politikai motiváció teljes hiánya
    - Nem volt követelés (engedjék szabadon, stb.)

- **A reptéri ellenőrzés nem erősödött:**
  - Az 1956. október 15-i sikertelen gépeltérítésre úgy vitték fel a PPS géppisztolyt és a többi fegyvert, hogy október 13-a óta tudta az ÁVH kik lesznek az elkövetők és mire készülnek. Annyit tettek, hogy egy ÁVH-s helyett kettő ült a gépen és a személyzetet figyelmeztették. Az elkövetők és az ÁVH-sok közti tűzharcban **Kutasi István** elhunyt, Kabók Sándor súlyosan megsérült. Az életben maradt elkövetőket elfogták ők a forradalomnak köszönhették szabadulásukat. (Ez sem volt terrortámadás, közel áll hozzá, de mégsem volt az mivel politikai és egyéb követelések nem voltak)

A magyarországi gépeltérítések sikerének okai

- A gépeltérítések az 1945–1956 között a disszidálási kísérletek egy speciális esetei.
- A sikeresek azért voltak:
  - Volt egy biztonsági rés:
    - » Személyi ellenőrzés (igazolvány, jegy, útlevél) mindig volt
    - » A felszállókat csak gyanú esetén vizsgálták meg, a ruházat átvizsgálása nem jelentette azt, hogy a poggyászt is átnézik.
    - » 1970-ig szúrópróba szerű csomagellenőrzés.
  - Mert az elkövetők többsége értett a repüléshez vagy beszerveztek egy hozzáértő személyt.
- Miért ritkultak meg:
  - Megszűntek a belföldi repülőjáratok.
  - A nemzetközi járatok ellenőrzése szigorodott.
    - Eleve az útlevél megadása szűrés volt.

A biztonsági rés bezárul

- **Budapest:**
  - 1970. szeptember 14.: A TAROM légitársaság gépét három Budapesten felszálló magyar állampolgár eltérítette.
  - 1971-től mindenkit – a diplomáciai mentesség figyelembevételével – átvizsgáltak a reptéren
- **A Népi Front Palesztina Felszabadításáért 1968-tól elinduló gépeltérítéseire adott válaszok**
  - USA 1973. jan. 5-től kötelező:
    - Fémdetektorok alkalmazása
    - Kötelező csomag és személyátvizsgálás
  - Az 1970-es években az USA szabályozását a nemzetközi repülésben is átveszik.
  - Később a fémdetektorok mellett megjelennek a röntgenek.
  - 2001. szeptember 11. magasabb szintű biztonság.



Köszönöm a figyelmet!

Források és felhasznált irodalom

Felhasznált irodalom:

- **Bozzai Judit (2004): Gépeltérítők és légimarsallok a szombathelyi légtérben**
- **Kertész Anna (2016): Kalap, kabát, csavarkulcs - 1956. július: Szombathelyre indultak, az NSZK-ban landoltak**
- **Múlt-kor (2007): Gépeltérítés 1956-ban**
- **Múlt-kor (2020): Eltérített repülőgéppel disszidáltak magyar fiatalok 1956 júliusában**
- **Orgoványi István (2017): Disszidálási kísérletek földön, vízen, levegőben 1950–1956**
- **Prodán Timea (2021): Az 1956-os nyári „különjárat”**
- **Senviczki Ákos (2019: A repülés biztonságának nemzetközi jogi szabályozása**
- **WBUR (2015): First Known Plane Hijacking Was A Flight To Freedom**

Felhasznált oldalak:

- **Fortepan**
- **www.li-2.hu**

A felhasznált képek a Google Gemini AI-val lettek színezve vagy készítve.