

**Bosznay Károly** 1921. december 30-án született Pestszentlőrincen. A polgári iskola négy osztályának elvégzése után 1937. szeptember 30-án, Marton Dezső támogatásával és az édesapja írásos engedélyével (korkedvezményesen) 16 évesen került be esztergályos ipari tanulónak a székesfehérvári Repülőgép-javító Műhely és Raktárhoz. Itt kezdett el modellezni. Különböző vitorlázó- és motoros modelleket épített. A modellek mellett a makettek is érdekelték, ezért megépítette fából és papírból a Fokker F VII. makettjét.

Tanulmányait 1940. szeptember 25-én fejezte be, de nem szakadt el az iskolájától, mert december 2-án önként bevonult sorkatonai szolgálatra a Repülőgép-javító Műhely és Raktárhoz. 1941. november 1-jétől a Honvéd Repülőkísérleti Műhelynél szolgált a ferihegyi repülőtéren, repülőgép-esztergályosként. 1942. április 11-én Szolnokra vezényelték az 1. honvéd vadász gyakorlórepülő üzemi alosztály műszaki szakaszához frontszolgálatra, de állományban a repülőkísérleti műhelynél maradt. A 2. Repülődandár alárendeltségében került ki a keleti frontra, az 1. repülőgép-szereszlópnál kapott repülőgép-szerelői beosztásban.

1943. szeptember 30-ig volt állományban a Honvéd Repülőkísérleti Műhelynél, majd átkerült a 102. Repülődandár állományába. 1943. november 26-án bronz vitézségi éremmel tüntette ki a 102. Repülődandár parancsnoka az „ellenség előtt tanúsított vitéz magatartásáért”. Szolgált Poltaván, Ilovskojén, Kijevben és Lembergben (Lvov). He-111-es és Fi-56-os repülőgépeket üzemeltetett. Precíz műszaki katona volt, mert az általa üzemeltetett F.706-os gép hibajegyzékeit, javításait, repülőidejét saját jegyzetfüzetében is vezette. Amikor a szovjet csapatok 1943. január 12-én áttörték a magyar vonalakat a Donnál, azon szerelők között volt, akiket az egyik repülőgép fedélzetén átmenekítettek Kijevbe. Visszaemlékezése szerint „Ilovskoje kiürítése során a németek erőszakkal vették el a magyarok gépeit, mert azzal is menekültek, sőt a kijevi repülőtéren nem akarták engedni, hogy leszálljanak a magyar gépek. Csukás Kálmánnak lehetősége volt rá, de nem akart kirepülni a katlanból, inkább az embereivel maradt.”

Lehetséges, hogy a németek „fegyverbarátsága” okozta csalódás miatt kezdett el oroszul tanulni Kijevben. Már itt is kapcsolatot tartott a helyi lakosokkal, majd amikor átvezényelték Lvovba, katonatársával, Palotás Károly tizedessel együtt kapcsolatba lépett a lengyel ellenállással a Rucky családon keresztül. A három testvér – Irena és Krisztina, valamint a 15 éves Noldek – az ellenállás futára volt. A két magyar pilóta „udvarolni” járt a lányos házhoz, s közben megtudták, hogy mire van szükségük a lengyeleknek. Főként gyógyszert, kötszert és konzervet szereztek a német készletekből az ellenállóknak. Egyedül fegyvert nem szállítottak, mert bukás esetén felkoncolták volna őket a németek. A városban állomásozó német katonák a partizánok támadásai miatt éjszaka nem sűrűn mentek ki az utcára. Lvov külső kerületei különösen veszélyesek voltak számukra, ezért ott adták át a magyarok a szállítmányt. A módszer elég egyszerű volt. Amikor összegyűlt az „ellátmány”, felpakolták egy teherautóra és a lengyelek által meghatározott külvárosi részen hagyták az esti órákban. Másnapra a lengyelek vagy autóstól vitték el a rakományt, vagy kipakolták a teherautót.

A frontszolgálat idején folytatta a makettek építését, ekkor faragta ki a Junkers Ju-88, valamint az olasz Savoia SM-79 repülőgépek 1:50-es méretarányú kicsinyített másait. Rendkívül szépen tudott rajzolni: sok ceruzarajza megmaradt a fronton használt jegyzetfüzetében. Központi témája a repülés volt, talán a Gerle-13-ról készült rajza az egyik legszebb.

1944. január 31-én szakaszvezetői rendfokozatban szerelt le a 2. Repülőandár futárrepülőrajától, majd 1944. március 12-én tartalékos állományba helyezték. Ekkor helyezkedett el a Honvéd Repülőkísérleti Műhelynél repülőgép-esztergályosként. 1944. július 5-én a Kormányzó Magyar Bronz Érdemérmét adományozott neki a „szovjet elleni hadműveletek alkalmával az ellenség előtt teljesített kiváló szolgálataiért”. 1944. december 4-től a Magyar Siemens Művek Villamossági RT. Hadiüzemében dolgozott, ahol motorok, készülékek esztergálását végezte.

A háború után 1957-ig nem volt kapcsolata a repüléssel. Ekkor elhatározta, hogy a sportrepülésben keresi meg régi szerelmét, a repülést. Műszaki előképzettsége révén csak a repülőgép-vezetést kellett elsajátítania. Az elméleti vizsgák után 1957. május 18-án repült először a HA-5150 lajstromjelű vitorlázó repülőgéppel Hármashatár-hegyen a Cskalov repülőklubban. Azért ezt a klubot választotta, mert rendkívül tisztelte a híres szovjet aviatikust, Valerij Pavlovics Cskalovot (1904–1938). A képzésben gyorsan haladt előre, az R-07b Vöcsökkel repülhetett először egyedül június 30-án. Egy hónappal később, július 30-án sikeresen teljesítette a „C” vizsgát. 1959. június 25-én 1130 méter magasságba termikelt a HA-3308 számú Pilis vitorlázóval, majd ugyanezzel a géppel augusztus 9-én a Hármashatár-hegyről Nagyrédére repült (63 kilométer), amivel teljesítette a Nemzetközi Repülőszövetség által meghatározott szintet és megkapta a 499. számú ezüstkoszorús teljesítményjelvényt.

A motoros repülésre is lehetősége nyílt, a Magyar Honvédelmi Sportszövetség (MHS) HA-TRD lajstromjelű Trénerével 1961. április 27-én kezdte el a kiképzést Budaörsön. Május 25-én repült először egyedül a HA-TRC jelű géppel. 1963. május 9-én kezdte meg az An-2 típusátképzés repülési feladatait – ezzel a típussal repült a legtöbbet. A szakszolgálati engedély megszerzése után az MHS-nél, majd a Magyar Honvédelmi Szövetségnél (MHSZ) lett hivatásos pilóta.

Az An-2-esek esetében a legérdekesebb feladat a gépek átrepülése volt a nagyjavításra. Az egykori Szovjetunió területén nem lehetett egyedül, térkép után repülni. Kijevig egyedül repülhettek a magyar pilóták, majd ott felszállt a szovjet navigátor. Ekkor le kellett tenni a térképet, és csak a hazai káder adta az utasításokat. Sokszor repült „Ancsáival” a Magyar Honvédség ejtőernyőseinek kiképzése során, mert az MHSZ gépeit biztosították az ejtőernyősök ugrására.

Kaposváron, 1971. február 3-án kezdte meg a MÉM Repülőgépes Szolgálatánál a típusátképzést PZL–101-re. A HA-PYA lajstromjelű géppel repült először. Mindössze hét felszállás alatt befejezte az átképzést, és február 16-án Apajpusztán kezdte meg a munkarepüléseit. A típusátképzések szempontjából 1975 júniusa elég mozgalmas hónap volt. 12-én kezdte meg a típusátképzést Cessna FA–337G-re, 25-én pedig Z–37-re. 1977. július 1-jén a MÉM Repülőgépes Szolgálat nagygépes típus-főpilótájának nevezték ki. 1978. szeptember 12-én Törökszentmiklóson elvégezte a HA-MBK lajstromjelű An–2 berepülését Opitz Nándorral közösen, majd „letette a botkormányt”.

A makettezéstől sem szakadt el a repülés mellett. Fából és fémből elkészítette a Po–2, az R–18, az I–16 és a magyar gyártású WM–21 Sólyom makettjét. A makettekhez először megrajzolta, a WM–21 esetében pedig rekonstruálta a hiányos tervrajzokat.

Majdnem három évtizeddel a háború után találkozott ismét a lengyel ellenállás egykori tagjaival. A Rucky családból Krisztina és Noldek látogatta meg. Bosznay Károly családja ekkor szembesült azzal, hogy milyen veszélyes akciókban vett részt a lengyel ellenállás megsegítésekor.

Azok, akik kutatják a háborúban harcolt magyar repülők életútját, tudják, hogy ezek az emberek nem voltak beszédesek a múltjukkal kapcsolatban. Hamar megtanulták, hogy ha hallgatnak, akkor talán nem bántják őket. Budán, a királyerdei kanyarban működött egy gebines vendéglő. Bosznay Károly ott találkozott azokkal, akik így vagy úgy megúszták a háborút és az utána következő bosszúhadjáratot. Bementek, külön-külön leültek, rendeltek egy csülköt, biccentettek egymásnak, örültek, megették a jó csülköt, de nem volt olyan, hogy „Emlékszel, amikor...”.

1986. március 30-án, 65 évesen hunyt el. Temetésén a magyar pilóták, repülőműszakiak nagy tábora és a temető felett áthúzó An–2-es búcsúztatta.