

DR. B. STENGE CSABA

**Garán Nándor**  
**az egyetlen tatabányai hivatásos repülőtiszt**  
**a II. világháborúban**

A tóvárosi születésű id. Garán Nándor (1890–1963) az I. világháború idején előbb az Adrián szolgált a császári és királyi haditengerészetnél, majd Plzeňben, a Škoda gyárban dolgozott. Ott ismerkedett meg egy szudétanémet hölgygel, Leibl Erzsébettel (1893–1978), akivel később összeházasodtak és családot alapítottak. Első gyermekük, Béla<sup>1</sup> még a Szudéta-vidéken, Nürschanban (ma Nýřany, Csehország, Plzeňtől 12 km-re nyugatra, ahonnan édesanyja származott) született, a házaspár második gyermekét, Erzsébetet<sup>2</sup> várva költözött haza Magyarországra 1919 elején. Mivel id. Garán Nándor a Cementgyárban talált munkát – előbb lakatosként, majd a gépműhelyüzem vezetőjeként dolgozott ott – ezért a család Felsőgallán telepedett le, Mésztelepen a Gyár utcában kaptak egy tisztviselői lakást.<sup>3</sup>

A családnak Erzsébetet követően még két fiúgyermeke született Felsőgallán: Nándor – akinek életéről ez a tanulmány szól – és Vilmos.<sup>4</sup>

Érdekes és jellemző családi történet, hogy mivel édesanyjuk német anyanyelvű volt és sokáig nem tudott magyarul, gyermekeik is inkább németül tudtak kiskorukban, ezért aztán gyakran keveredtek konfliktusba a többi mésztelepi

<sup>1</sup> Garán Béla (Nürschan, 1917. október 6. – Szovjetunió, 1943. január 20. után) kezdetben orvosnak tanult, de tanulmányait később félbeszakította, és a cementgyárban dolgozott tisztviselőként. Innen vonult be katonának 1942-ben és a Donhoz került, mint a 22/I. zászlóalj tartalékos zászlósa. Eltűnt valamikor 1943. január 20. után, hősi halottnak tekintendő.

<sup>2</sup> Garán Erzsébet (Felsőgalla, 1919. október 18. – Tatabánya, 2008. december 11.) Veszprémben szerzett tanítói képesítést és élete java részében Mésztelepen tanított. Férje, Zentai Mátyás (1915–1989) szintén pedagógus volt a városban, iskolaigazgatóként is tevékenykedett. Őt 2000-ben posztumusz Tatabánya Díszpolgára Címmel tüntették ki.

<sup>3</sup> A családdal kapcsolatos életrajzi adatokért özvegy Garán Nándornénak és lányainak, Garán Évának és Garán Ildikónak tartozom hálás köszönettel.

<sup>4</sup> Garán Vilmos (Felsőgalla, 1923. szeptember 14. – Boston, 1995. január 1.) orvos lett, tanársegédként tevékenykedett a Szegedi Orvostudományi Egyetemen. Az 1956-os forradalom és szabadságharc leverése után szintén orvos feleségével együtt az Amerikai Egyesült Államokba emigrált és Bostonban telepedett le, ott is hunyt el.

gyerekkel. A Garán gyerekek igazán jól csak az iskolában tanultak meg magyarul.<sup>5</sup>

A család harmadik gyermeke, a későbbi pilóta, ifj. Garán Nándor 1922. július 4-én született Felsőgallán. Érdekes adalék vele kapcsolatban, hogy bár hivatalosan Garán Ferdinánd Józsefként anyakönyvezték, ő maga ifjúkorától kezdve édesapja, Garán Nándor keresztnévét használta, bár hivatalosan engedélyt erre sosem kért és így nem is kapott.<sup>6</sup>

Garán Nándor az elemi iskolai tanulmányait a felsőgallai római katolikus Szent Imre Elemi Népiskolában végezte, gimnáziumi tanulmányait pedig Tatán, a kegyesrendi Gróf Esterházy Miklós Reálgimnáziumban (ez a mai Eötvös József Gimnázium).

Későbbi feleségét, Fischer Évát már középiskolás korában megismerte, mivel annak bátyja Garán Nándor iskolatársa és testi-lelki jó barátja volt a gimnáziumban.

Az, hogy Garán Nándort mi indította el a repülés felé, nehéz pontosan megmondani. A családi emlékek szerint „Puci” – ez volt gyerekkori családi beceneve – egészen kicsi gyermekkorától szerette, kereste a veszélyt, a veszélyes helyzeteket. Állandóan az erejének és teherbíró képességeinek határait próbálgatta, és ezzel nagy tekintélyt szerzett társai között. Nagyon jó eszű, gyors észjárású volt, egyben nagyon vakmerő és vagány is. Nem félt semmitől, a többieket is általában ő vette rá a veszélyesebb csibészésekre. (Ez egyébként meglehetősen általános tapasztalat volt akkoriban: a szerző kutatásai során számos alkalommal szembe-sült azzal, hogy a később pilótának jelentkező ifjú vagányságával nagyon „kilógott” testvérei, illetve kortársai közül.)

Garán Nándort már kisgyerekkora óta csak a repülés érdekelt, szinte megszállott volt. Még egész kicsi volt, amikor Mésztelepen, a házuk melletti pince tetejéről ugrált le állandóan, azt próbálgatva, hogy tud-e repülni. Gimnáziumi barátai is úgy beszéltek életének ott töltött időszakáról, hogy mindig csak a repülés foglalkoztatta, csodabogárnak számított és emiatt, valamint az intelligenciája miatt mindenki felnézett rá.<sup>7</sup>

Valamilyen kezdeti, korai kapcsolata már ekkor, gimnáziumi éveinek végén lehetett a sportrepüléssel, de erről pontos adatot nem tudtam találni. Az Esztergom melletti Strázsa-hegy a harmincas évek második felétől az egyik legfontosabb magyar vidéki sportrepülő bázis volt, de arról, hogy ő itt repült volna, nem sikerült konkrét adatot feltalálnom. Volt Tatabányán egy a helyi levonték között szerveződött repülő szakasz, ők jártak is a Strázsa-hegyre 1940–41-ben, és repül-

<sup>5</sup> Garán Éva szíves közlése nyomán.

<sup>6</sup> Tatabánya Megyei Jogú Város Levéltára, – A továbbiakban: TMJV – Felsőgalla 1922–23. évi születési anyakönyvi másodpéldánya, 1922/472. fsz. bejegyzés.

<sup>7</sup> Garán Éva szíves közlései nyomán.

tek ott vitorlázógépekkel, de ennek a szakasznak Garán Nándor nem volt tagja. Így a repülő szakasz tagjait meglepetésként érte az a hír, hogy Tatabányáról Garán Nándor is jelentkezett repülőnek a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap (HMNRA) felhívására, haderőn kívüli motoros repülő alapkiképzésre, 1941-es érettségje után.<sup>8</sup> A tatabányai repülő szakasz tagjainak nem volt érettségije, így ők legénységi repülőgép-vezetők lettek. A szigorú egészségügyi rostán kiesve a szakasz tucatnyi fiatalja közül mindössze három fő lett motoros repülőgép-vezető és a magyar légierő legénységi pilótája a II. világháborúban: az 1941-es alapkiképzésű nappali vadász Nagy József,<sup>9</sup> az 1941-es alapkiképzésű éjjeli vadász Hellebrand László<sup>10</sup> és az 1942-es alapkiképzésű, bombázó harckiképzést kapott Csóka István.

Garán Nándor 1941-es érettségijét követően sikerrel felvételizett a kassai Horthy Miklós Repülő Akadémiára. Ez az intézmény az I. bécsi döntést követő 1939. november 5-ei felavatása után az új magyar repülőtisztai évfolyamok Alma Mater lett, 1942. augusztusi hősi halála után a kormányzó helyetteséről, Horthy Istvánról lett elnevezve. A háborús viszonyok miatt az egyre növekvő repülő csapattisztai létszámgigények orvoslására az akadémiai képzés a háború előtti négy évről a háború végén fokozatosan két évre csökkent és az évfolyamok létszáma is egyre nőtt, azonban így is nagyon nehéz volt ide bekerülni, és aki ezt az intézményt sikerrel elvégezte, a tiszt és azon belül a repülőtiszt státusz presztízisének köszönhetően gyakorlatilag a korabeli társadalmi elit tagjává is vált. Helyileg fontos kiemelni, hogy Tatabányáról Garán Nándor lett az egyetlen hivatásos repülőtiszt, repülőgép-vezető a II. világháborúban.

A rendkívül szigorú egészségügyi vizsgálaton megfélemlve Garán Nándort a HMNRA pécsi keretéhez hívták be motoros alapkiképzésre (I. fok) 1941 nyarán. Ennek sikeres elvégzése után vonult be 1941 novemberében Szombathelyre, az osztály-, majd ezredszervezetű Repülőgépvezető Iskolához (Regvi), amely már a Honvédség keretein belül működött és az akadémia kihelyezett hallgatói – a ve-

<sup>8</sup> Csóka István (1922. szeptember 5. –) szíves közlése nyomán. Csóka István repülő alapkiképzését 1942-ben kapta, ő lett a harmadik és egyben utolsó, a háború idején kiképzett motoros pilótája a tatabányai repülő szakasznak (Nagy József és Hellebrand László után).

<sup>9</sup> Nagy József (Tatabánya, 1922. június 8. – Tatabánya, 1983. március 25.) életéről lásd bővebben: B. Stenge Csaba: „*Juju*” – egy tatabányai vadászpilóta a második világháborúban. In: *Férfiportrék a XX. századból*. – Tatabánya: Tatabánya Megyei Jogú Város Levéltára, (2011). – p. 83–106.

<sup>10</sup> Hellebrand László (Tatabánya, 1922. február 16. – Tatabánya, 1991. július 9.) az éjjeli vadászokhoz került, alakulatától egy rövid időre Debrecenbe kihelyezve nappali bombázó bevetéseket is repült a tordai harcok idején.

lük párhuzamosan kiképzést nyerő legénységi növendékekkel – itt kapták repülőképzésük következő fázisát (II. fok).<sup>11</sup>

1943 elején a Garán-családot is közvetlenül, tragikusan érintette a magyar 2. hadsereg súlyos veresége. A család legidősebb gyermeke, Garán Béla a komáromi 6. könnyű hadosztály felváltó, 22/I. zászlóaljának tartalékos zászlósaként vonult el a Donhoz 1942 novemberében. Az 1943. januári harcok és visszavonulás folyamán Garán Béla valamikor 1943. január 20. után eltűnt. A családnak 1943. április 7-én író Torma Ferenc lelkész sorai szerint: „a januári harcokban nagyon vitézül részt vett, én is találkoztam vele január 20-án, majd elváltunk, de később is még élt, annyit tudok. Biztos halálhírét vagy fogságba esését még eddig senki nem jelentette és nem is tudnak róla azok, akik itt vannak. Így egyelőre őt eltűntnek kell tartani [...]”<sup>12</sup>

Garán Béla sosem tért haza és ezen a tábori lapon kívül sem a háború alatt, sem a háború után semmilyen hír nem érkezett róla a családhoz. A szülők életük végéig hazavárták fiukat, így holtta sem nyilvánították.

Garán Nándor akadémiai évfolyamán belül bombázó harckiképzést kapott. Egyik vele egy rajban kiképzést nyert, így őt jól ismerő évfolyamtársa jó humorú és jó kedélyű bajtársként jellemezte, aki általában a társaság egyik középpontja volt.<sup>13</sup>

Garán Nándor évfolyama repülőképzésének utolsó harmadát részben a veszprémi repülőtéren kapta (ahol egyébként bombázó iskolaalakulat is működött), de az 1943-as évben Kassán is sokat ültek az iskolapadban, a sűrített elméleti kiképzés minél hamarabb történő befejezése érdekében. Garán Nándor repülőképzésének egyik utolsó fázisaként 1943 nyarán a szolnoki repülőtéren az odatelepült német műszerrepülő iskolán egy köd- és műszerrepülő tanfolyamot is elvégzett.

Garán Nándor tanulmányi eredményeit tekintve évfolyamának középső harmadában volt: ez a többlépcsős, szigorú kiválasztási rendszeren átjutott, túlnyomó többségükben igen jó képességű és szorgalmas fiatalok között igencsak megüvegelendő teljesítmény volt. Azt, hogy milyen könnyen lehetett a sor végére kerülni, jól jellemzi egy közvetlenül előttük, 1943. augusztus 20-án avatott – egyébként szintén igen jó képességű – hivatásos hadnagy visszaemlékezése, aki, amikor az akadémiára történt bevonulás után elkezdett kicsit lazálni, mert azt

<sup>11</sup> A Regvinél ekkor folyó repülőképzésről lásd bővebben Becze Csaba: *Az arany sas nyomában*. – Bp.: Püldo Kiadó, 2008. – p. 13–19.

<sup>12</sup> HM-HIM Hadtörténelmi Levéltár (A továbbiakban HL) HM 7706601/22-v.1943, valamint a családnak küldött tábori lelkészi lap alapján. (A hivatalos veszteségi kartonon csak annyi szerepel, hogy eltűnt 1943. I-III. hó között).

<sup>13</sup> Mándy Tibor (Rimaszombat, 1920. május 3. –) Garán Nándor volt évfolyamtársának szíves közlései a szerzőnek.

hitte, hogy ezt megteheti, első félévi záráskor azonnal legutolsóként találta magát évfolyama rangsorában.<sup>14</sup>

Garán Nándort végül 1943. december 6-án avatták hivatásos repülő hadnaggyá 1943. szeptember 1-ei ranggal, 93. rangszámmal.<sup>15</sup> Avatás után első alakulata a budaörsi 1. önálló távolfelderítő osztály volt, illetve annak pótosztálya (ez utóbbinak a parancsnoka ekkor Bibithy-Horváth László őrnagy volt). A távolfelderítő osztály a magyar légierő egyik igazi elitalakulata volt. Az osztály kivonuló része 1942 nyaratól 1944 elejéig volt hadműveleti területen, mintegy 800 nagy hatótávolságú bevetést repülve mélyen a szovjet vonalak mögött Heinkel He 111, Dornier Do 215 és Junkers Ju 88 típusú kétmotoros repülőgépekkel.<sup>16</sup> Mivel a magyar távolfelderítők 1944 elején hazatértek a keleti hadszíntérről, így Garán Nándor sem repült velük éles harci bevetést, csapatszolgálatát az alakulat honi bázisain: Budaörsön, illetve a távolfelderítők kiterő repülőterén, Szihalmón (Egertől délre mintegy 20 kilométerre) töltötte. A felosztás sorsára jutó, megszűnő távolfelderítőktől Garán Nándort 1944. november 10-től a Pápán állomásozó, vegyes gépanyaggal felszerelt, Herder László százados vezette 102. bombázó csoporthoz helyezték, majd innen 1945. január 8-án a csallóközi Somorján állomásozó 1. önálló éjjeli csatarepülő századhoz helyezték át. Tövisházy Ottó százados lángrejtő kipufogókkal és külső bombafelfüggesztőkkel átalakított Heinkel He 46-os típusú gépekkel felszerelt éjjeli csatarepülő százada csak 1944 nyarán került éles bevetésre egy rövid időszakban, a háború végén, átfegyverzésre várva már nem.<sup>17</sup> (A vonatkozó csapatanyag teljes pusztulása miatt, az ellentmondásos visszaemlékezések alapján az sem világos, hogy Tövisházy százados He 46-os százada a 102. bombázó csoportba került beolvasztásra 1944 őszén és újra különvált 1945 elején, vagy nem is volt tagja annak az ideiglenes formációnak.)

Garán Nándor alakulatával fokozatosan Ausztria nyugati határáig vonult vissza, majd 1945. május 3-tól 1945. október 6-áig amerikai hadifogságban volt Bajorországban, a pockingi gyűjtőtáborban, ahol a magyar királyi honvéd légierő maradványainak nagy része gyülekezett. Innen hazaindulva 1945. október 12-én lépte át a magyar határt és október 17-én jelentkezett Tatán, a helyi katonai parancsnokságon. A székesfehérvári 2. honvéd kieg. parancsnokság 1946. január 11-én 7878/ig.biz.-1946 szám alatt igazolta háborús tevékenységét (bár megjegyzték, hogy mint „nyugatos”, azaz nyugatra távozott és amerikai hadifogságban volt katona megbízhatatlan, ezért beosztásra nem jöhet tekintetbe), majd

<sup>14</sup> Tobak Tibor: *Pumák földön-égen*. – Bp. Háttér Kiadó, 1989. – p. 43.

<sup>15</sup> Honvédségi Közlöny sz. ü. 1943/48. sz.sz. ü.p. 1708

<sup>16</sup> A távolfelderítő osztályról lásd bővebben Péterdi A. János: *Távolfelderítőink*. – Hn. Kn. 1998. – 321 p.

<sup>17</sup> Majoross István hadnagy naplója (másolatban a szerző birtokában), illetve Punka György: *A magyar He 46 gépek utolsó bevetései = Aero História*, 1990. június p. 27–29.

végül 1946. szeptember 1-én a Honvédelmi Minisztérium a tényleges katonai szolgálatból végkielégítéssel elbocsájtotta (B-listázás).<sup>18</sup>

A volt hivatásos katonatisztek számára a szovjetek által megszállt, egyre inkább a Magyar Kommunista Párt (MKP – 1948-tól, a Nemzeti Parasztpárt beolvastásával és az MSZDP-vel való egyesülés után Magyar Dolgozók Pártja, MDP) által irányított országban nagyon nehéz periódus következett állandó mel-lőzésekkel, megaláztatásokkal, zaklatásokkal.

Egyik ebből az időszakból származó – pontos dátum nélküli, helyi kommunis-ta párttitkár által készített munkahelyi minősítése már vést jóslóan jelezte a problémákat, melyekkel Garán Nándornak meg kellett birkóznia:

„Garán Nándor

Nem tag. Kispolgári származású.

Megjelenésében sok az alázkodás. Nem megbízható. Az atya vezetői állásból vissza lett téve fizikai munkásnak mert a németeknek hűséges kiszolgálója volt. (Id. Garán Nándort a Cementgyárban 1945-ben visszaminősítették gépmesterből lakatossá, de ennek oka minden bizonnyal csak a rosszindulat volt és az, hogy kellett a helye egy a kommunisták számára „megfelelőbb” személynek – szerző). Klerikális beállítottságú. A 4/2. pont alapján bé-listázták a honvédségtől. Nem párttag. Semmiféle [politikai] szemináriumot nem végzett. Ideológiailag képzet-len. Passzív.”<sup>19</sup>

Garán Nándor 1950-ig műszaki felsőfokú végzettsége ellenére csak fizikai munkát végezhetett, gyakorlatilag segédmunkás volt. Az alábbiakban a fennmaradt források alapján igyekeztem Garán Nádor háború utáni civil munkahelyeit összegyűjteni, a betöltött pozícióival. A sűrű munkahelyváltások egyik oka, hogy az osztályidegennek és nyugatosnak számító volt hivatásos tiszteket általában rövid úton elbocsátották, miután kiderült korábbi múltjuk, mely az új rendszer számára nem tette őket megbízhatóvá.

Csonka János Gépgyár Budapest (1946. áprilistól-augusztusig) gépmunkás

Tatabányai Szénbányák (1947. májusig) csillés

Állami Gazdaság Mesterberek puszta és Hild puszta (1948. februárig)

MÁV Felsőgalla (1949. májusig) pályamunkás

Dunavölgyi Timföldgyár Almásfüzitő (1949. novemberig)

Mélyfúró Berendezések Gyára Budapest (1949–1950)

Szellőzőművek Budapest (1950–1952)

Bánhidai Könnyübeton Gyár (1952) üzemvezető

É. M. 1. sz. Gépszerelő Gyár Budapest (1952–) főművezető

<sup>18</sup> HM-HIM HL Központi Irattár. – A továbbiakban KI. – 21921. sz. okmánygyűjtő, kérdőív az 5000/1946. M. É. sz. rendelet végrehajtásához, személyi kartonja, valamint elbocsátási igazolása alapján.

<sup>19</sup> HM-HIM HL KI 21921. sz. okmánygyűjtő, csatolt munkahelyi politikai minősítés.

Az alapvető létfenntartási gondok miatt megházasodni is csak 1951-ben tudott, ezután született két kislánya, Éva és Ildikó. Idősebb lánya visszaemlékezése szerint édesapját ekkor is csak a repülés érdekelte és neki 4–5 éves kora ellenére is csak a repülésről és a repülőgépekről mesélt, így a légellenállásról és a gravitációról hamarabb hallott édesapjától, mint az ABC-ről. A repüléssel azonban Garán Nándor 1945 után már csak elméleti szinten foglalkozhatott, mivel a mindenhol történő kirekesztésbe az is beletartozott, hogy kitiltották a kecskédi sportrepülőtérről is. Az olyan emberek számára, akiknek a repülés a mindenképp el lehet képzelni, hogy ez a rendkívül méltánytalan és sérelmes döntés mennyire bántó volt. Garán Nándor nagyobbik lánya emlékezetében jól megmaradt ebből az időszakból, hogy édesapja egyszer kézen fogva elvitte magával a kertek alatt a kecskédi reptér környékére. Itt aztán Garán Nándor a fűben hanyatt fekve nézte a repülőket az égen és közben patakzottak a könnyei...<sup>20</sup>

A volt hivatásos tisztikart érő méltánytalanságokat tetézte, hogy az 1956-os forradalom és szabadságharc leverése után az Elnöki Tanács rendeletére megkezdték a korábbi volt hivatásos tisztek rendfokozatának felülvizsgálatát. Mivel legtöbbjüket nem találták eléggé „rendszerhűnek”, ezért ok nélkül, tömegesen fokozták le őket tartalékos honvéddé. Ez a rendkívül igazságtalan döntés többségük számára életük végéig nem múló, fájó, értelmetlen és megalázó túske volt. A lefokozási hullám Garán Nándort is elérte. Az ezzel kapcsolatos felülvizsgálati anyagában róla írt vélemény szerint:

„Nevezett a múlt rendszerben hivatásos repülő tiszt volt. 3 éves rep. akadémiát végzett. Pártonkívüli. Politikailag egyáltalán nem képzi magát. Teljesen passzív, zárkózott, véleményt nem nyilvánít ha kérdezve van. Hadifogságban 1945. november elejéig Németország Poking-ban (sic!) volt. Apja össz. rokonai Bajorországban élnek, akikkel rendszeres levelezést tart. (Ez valószínűleg téves információ és a szudétanémet édesanyja rokonságára vonatkozik, akiket a csehek kitelepítettek Németországba – szerző). A felszabadulás előtt rep. gép vezető volt, az I. önálló éjjeli csatarepülőnél Pápán. A bizottság nevezettet politikailag megbízhatatlannak tartja. Apósának a felszabadulás előtt 22 kh. földje volt. Politikailag megbízhatatlan egyén.”<sup>21</sup>

A végső verdikt szerint „*A H.M. 1958. 03. 07-én kelt 0182. sz. és az Elnöki Tanács 1957. évi 107. sz. rendeletével mint osztály idegent lefokozta. Tata, 1958. 03. 31. F. szds.*”<sup>22</sup>

A folyamatos mellőzést, megaláztatást, meghurcolást egyéni habitustól függetlenül volt, aki könnyebben viselte el, volt, aki nehezebben. Garán Nándor nagyon erős igazságérzete mellett keményfejű ember is volt, ő ezt a sok tortúrát és meg-

<sup>20</sup> Garán Éva szíves közlései nyomán.

<sup>21</sup> HM-HIM HL KI 21921. sz. okmánygyűjtő, elbírálási lap.

<sup>22</sup> HM-HIM HL KI 21921. sz. okmánygyűjtő, szolgálati adatlap utolsó bejegyzése.

aláztatást nem igazán tudta tolerálni. Sok önemésztés és önmarcangolás után végül Garán Nándor 1961. január 7-én a felsőgallai vasútállomás mellett a vasúti sínre feküdve öngyilkos lett.<sup>23</sup>

Garán Nándor a felsőgallai temetőben, nyugszik szüleivel, valamint Erzsébet nővérével és annak férjével a közös családi sírban. A rendszerváltás után bajtársai kezdeményezésére, özvegye kérésére<sup>24</sup> a Honvédelmi Minisztériumban Garán Nándor lefokozását felülvizsgálták és az azt elrendelő parancsot, mint törvényt sértő intézkedést hatályon kívül helyezték, majd a honvédelmi miniszter 496/1994. sz. parancsában hadnagyi rendfokozatát helyreállította, egyben előléptette posztumusz századossá.<sup>25</sup>



<sup>23</sup> TMJVL Tatabánya III halotti anyakönyvi másodpéldánya 1953–61. 1961/8. fsz. bejegyzés. Garán Nándor itt is születési nevén, Garán Ferdinánd Józsefként szerepel.

<sup>24</sup> A katonai rehabilitálást más is kezdeményezheti, de a hozzátartozóknak kell hivatalosan kérnie. (2007. június 30-ával a rehabilitálás lehetősége egyelőre lezárult, bár ez nem vonatkozik mindenkire.) Garán Nándor esetében a kezdeményezésről lásd egyetlen hírként A Magyar Veterán Repülők Egyesületének 3. számú infója, 1994. június, p. 11.

<sup>25</sup> HM-HIM HL KI 21921. sz. okmánygyűjtő.