

PUSZTAI JÁNOS

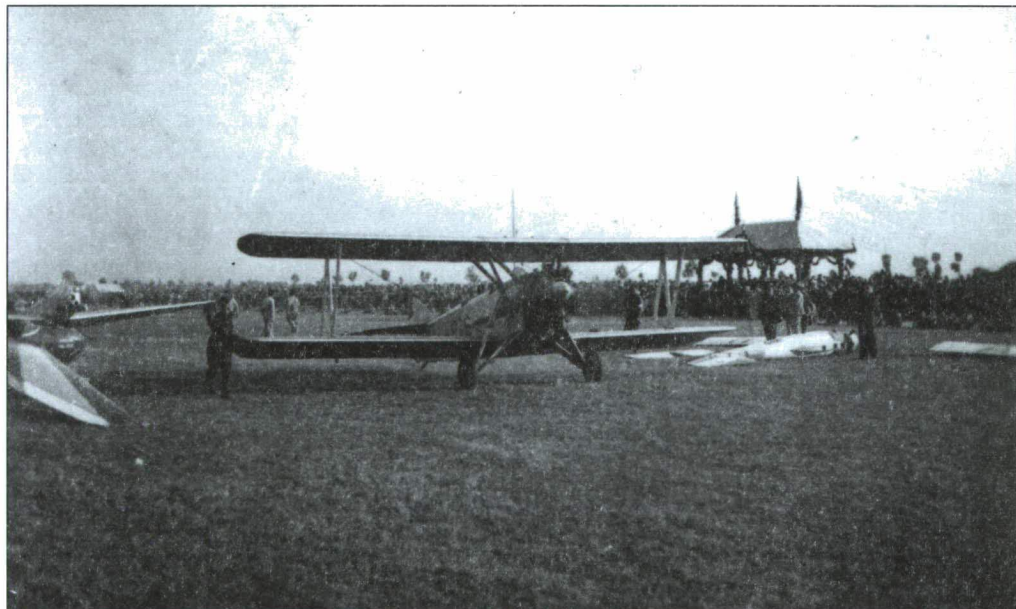
Fejezetek a szentesi repülés történetéből

IV. rész

Az aranykor nyitánya: 1938

A megindult folyamat lendületét megtörni már az ellenerők sem voltak képesek. Az 1930-tól 1938-ig tartó időszakot a csendes fölkészülés időszakának, a vihar előtti csend éveinek jellemezhetnénk. A revíziós politika, majd az abból sarjadó győri program és a következménye, a Huba-hadrend ötéves tervzetét már a gazdasági korlátok miatt sem lehetett megvalósítani. Ezt még tovább terhelte a megcsonkult ország kellő ipari háttérének hiánya. A hadi megrendelések jelentős részének az ipar csak korlátozott-

tan tudott eleget tenni. A német ígéretek, hitegetések ellenére is csak mérsékelttel teljesítették a magyar állam megrendeléseit, ugyanakkor a katonai vezetés olyan követelményekkel lépett föl, mintha eleget tettek volna hadiipari szállításaiknak. A katonapolitika – az ismert tények ellenére – hadászati jelentőségénél fogva is jobban favorizálta a légierőt, és azt sugallta, hogy „a következő háború a levegőben fog eldőlni...” A légierő kizárólagosságát hirdető gondolat hadászati szempontból mindenképpen szerencsétlennek bizonyult. Több, mint sajnálatos, hogy ez a téveszme a korszak politikai vezetőinek is



SZEMTŐL SZEMBEN A HA-RIS JELŰ BL-16-OSSAL REPÜLŐNAPON. (GULLAY-ARCHÍVUM)

fixa ideájává lett, ami súlyos áldozatot követelt a légtervédelmi erőktől. Ennek a politikai-statégiai rögeszmének sem a gazdasági, sem a technikai, sem személyi feltétele nem volt meg. A Huba-hadrend – amely a légierő fejlesztését is magába foglalta – egy olyan feszített költségvetési törvénynek volt függvénye, amely az első évében is csak 60%-ra teljesült és a következő években is hasonló tendencia jellemzett. A Darányi-kormány a győri beszéd, a milliárdos beruházási törvény okozta feszültség miatt május 13-án lemondani kényszerült.

A trianoni diktátum tiltotta a katonai repülést. Rejtett, polgárinak álcázott alakulatainál a technikai és a személyi állomány még a békés viszonyokhoz mérten is a mélypont közelében volt, pedig a háború előszele egyre érezhetőbbé vált. Ennek tudatában szinte egy csapásra kellett volna ütőképes légierőt teremteni a pénztelenség állapotában. Szentesen jól működött a 1935-ben meghirdetett Bonczos-féle megyei repülőalap, a *Jövőre repülünk!* mozgalom. A szakemberek jól látták, hogy az egyetlen járható út a sportrepülésen keresztül vezethet a hiányzó személyi állomány gyors pótlására, mégis csak a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap volt az egyetlen ilyen szervezet, melyet a kormányzó 1938-ban, a 70. születésnapján hozott létre. Ez már országos méretben volt képes a repülő katonai előképzéséhez alapvető támogatást nyújtani.

Ahhoz, hogy a szentesi repülés rövid idő alatt az országos élmezőnybe emelkedhetett, olyan dinamikus, fáradhatatlan, gyakorlatias és hivatali lehetőségeik felső határán teljesíteni képes emberek kellettek, akik követni tudták a nagyformátumú vitéz dr. Bonczos Miklóst, és szervezői erényeit ki tudták egészíteni kiváló személyes adottságaikkal, rátermettségükkel, hivatásszeretetükkel, mint vitéz Bogyai Kamill százados¹, Massányi Sándor, a köztisztletben álló „Manó bácsi”², a későbbi főoktató, majd Schlett

László oktató és Vass Mihály műbútorasztalos, gépépítő-hangármester, csörlőkezelő, később oktató is. E csoport fáradhatatlan munkája teremtette meg, rakta le az alapjait a szentesi repülésnek, és emelte a vidéki vitorlázórepülés legjobbjai közé, mert a valóság csak kivételes esetekben halad az érte tenni akarók (előre megrajzolt) erővonalai mentén.

Az Országos Magyar Idegenforgalmi Hivatal (OMIH) 1934-ben elindított kezdeményezése a légiturisztikai szállóhely létesítése érdekében – bár a sportrepülés irányába fordult az érdeklődés – nem szűnt meg működni. Dr. Szentkirályi Ákos levélben értesítette a város polgármesterét, hogy 1938. január 25-én tárgyalni jön Szentesre, melyre kéri a helyőrség parancsnokát, a rendőrség vezetőjét, a tűzoltó parancsnokot, a mentők főnökét, az idegenforgalmi iroda vezetőjét, Báthory László református lelkészt, az 595. sz. Cserkész Csapat és a sportrepülő egységének parancsnokát, valamint a Shell Kőolaj Rt. és a Vacuum Oil Co. képviselőjét is meghívni, mert szándékukban áll a szentesi turisztikai repülőtér mielőbbi bekapcsolása a nemzetközi forgalomba.³ Kéri a polgármester urat, hogy a közeljövőben jelöljön meg egy olyan alkalmat, ahol ünnepélyes keretek között átadhatják a turisztikai repülőtér működési engedélyét. Ez mindannak ellenére történik, hogy a közelmúltban Szentesen járt légügyi szakemberek még mindig nem találják alkalmasnak a repülőtér talaját motorosgépek leszállására. A város a hatalmas anyagi áldozat ellenére sem tudta befejezni az előírt régi és újabb feladatokat, például 1934 óta nem történt meg a repülőtér megszaltatásának a megjelölése és a város nevének kiírása, valamint a szélzsák beszerzése. A város a cserkészrepülőktől várta a feladat elvégzését, de sem anyagot, sem eszközöket nem adott a kezükbe. A legnagyobb feladat – ami nem hárítható át a tenni akaró, repülni vágyó fiatalokra – a repülőtér újrafüvesítése

2003/XV. 3-4.

és a sok esőtől ismét zombékossá lett terület planírozása.⁴

Az OMIH szakértői több nyelvet is beszélő repülőtéri szolgálat megszervezését támasztották követelményül. Úgy látták cél-szerűnek – nyilatkozták –, ha a feladatra alkalmas városi tisztviselőket készítenek fel az idegen repülők fogadására és állandóan hívható telefont is bocsátanak a rendelkezésükre.

Gróf Zichy Nándor, az OMIH igazgatója az 1841/1938. sz. április 29-én kelt levelében sokadszorra is megkérdezte dr. Kanász Nagy Sándor polgármestert; „Megfelelő állapotban van-e már a légiturisztikai leszállóhely? Készek-e az esetlegesen érkező külföldi repülőgépek fogadására?”

Március 26-ra a Postás Egyesület meghívására Szentésre érkezett Bánhídi Antal, a híres Gerle típusú repülőgépek tervezője, az ismert sportrepülő. Az előadást az ipartestület zsúfolásig megtelt nagytermében tartották meg. Dél-amerikai repülőútjáról számolt be, melyet Albrecht főherceggel tett meg. A bevétellel a budapesti sportrepülő szakosztályt támogatták. A belépti díj 1 pengő, illetve 80 és 60 fillér volt.

Az április szenzációja az volt, hogy Albrecht Ferenc József Károly főherceg, a „szenvedélyes főúr-pilóta” saját gépén, a Gerle 15-ön – tervei szerint inkognitóban – Szentésre jött. Nem csak a cserkészrepülők látványos eredményei vonzották a városhoz, hanem az is, hogy feleségül kérte az anyai ágon szentesi származású Bocskay Katinka tanítónőt, akinek a nagybátyja, Farkas Géza Kosuth téri hentesmester a városban élt. „A főherceget Katinka kísérte el a látogatásra” – pletykálták világgá a hírt a mindig szenzációéhes zsurnaliszták. Azt ígérte, hogy ittléte alatt megsejmelé a szentesi cserkészrepülőket is, ennek megtörténtéről nincs információnk. A visszautazás körülményeit már az inkognitó teljes homálya borítja. (Az esküvő Pannonhalmán, a székesegyházban volt má-

jus 9-én.) A korábbi hangárépítési elképzelést fölülbíralták és egy korszerűbb elgondolás megvalósításának lehetőségét keresték. Vitéz Bogtay Kamill is papírra vetette ebbéli gondolatait, de végülis a legilletékesebb, a Múgyetem segítségét kérték. Egy modern géptároló terve kezdett kibontakozni. A másban megrendelt plánum az előzetes információ szerint augusztus végére elkészül és így az építés október végére befejezhető lesz – gondolták. Az adományokból ekkorra már jelentős összeg gyűlt össze, amely nemcsak a repülőgépek vásárlására, hanem a hangár építésére is elégségesnek mutatkozott még akkor is, ha a teljes költség meghaladná a 30 000 pengőt. – közölte az őt kérdező újságíróval Massányi Sándor, mert az átszervezett Idegenforgalmi Hivatal is jelentős támogatást ígért. A cég néhány héten belül valóban átutalt ezer pengőt a cserkészrepülőknek. Júliusban a Légügyi Hivatal (LÜH) 3800 pengővel járult hozzá a szentesi cserkészrepülők gondjainak megoldásához. Juttatását azzal a meghatározással bocsájtotta a sportrepülők rendelkezésére, hogy abból 2500 pengőt a hangárra, 1300 pengőt pedig egy siklógép építésére kell fordítaniuk. A repülők öszre tervezték a betonhangár építését, mert a gépeiket addig, mint korábban is, csak szűk műhelyekben és raktárakban, minden repülés után szétszedve kényszerültek tárolni. Csongrád megye főispánja a honvédelmi miniszter támogatást javasoló és a tájékoztatást kérő levélre válaszolva közli (július 20.), hogy a megyei (szentesi) cserkészrepülők egyesülete szabályosan, a LÜH engedélyével 100-nál is több taggal működik. Ötven fő az aktív létszám, akik csaknem valamennyien kezdők és közülük is 35-en voltak 22 évnél fiatalabbak. A növendékek többsége helybeli, de néhányan Hódmezővásárhelyről, Csongrádról, Kistelekről és Felgyőről vesznek részt a repülési napokon. Meghatározóan a 16-22 éves korú fiatalok tanulják itt a repüléskultúrát, a repülés tudo-

mányát. Eddig három vitorlázógépet építettek, és a lakosság támogatásával évi 5-6000 pengővel járulnak hozzá a működéshez. Alig két héttel később a Magyar Aero Szövetség (MAESz) elnöke, Horthy István levélben értesítette vitéz dr. Bonczos Miklós főispánt, hogy a megye és a város a szentesi cserkészrepülőket a repülés ügyének támogatásáért tett erőfeszítéseit méltányolva jelentős anyagi juttatásban részesíti. A város vezetője 0,5%-os pótdadó kivetésével, azaz évi 1500-1500 pengővel tervezte támogatni az Attila Cserkész Csapatot és a Bethlen Gábor Csapat cserkészrepülőit. A megyei kisgyűlés a felajánlott támogatás elfogadását és a pótdadó mértékét megszavazta. Az akkor még nem látható aranykor első jeleit summázhatnánk a mai frázissal: „Ha egy bolt beindul...”

1938-ban, sőt 1939-ben is több alkalommal is kereste meg mind a megye, mind a város vezetőit a Honvédelmi Minisztérium repülőszázad, repülőalakulatok és repülőosztály elhelyezése ügyében. A döntésre illetékes városi közgyűlés és a jóváhagyó megyei kisgyűlés elfogadta a fölajánlott lehetőséget, de erre – mint látni fogjuk – csak 1944-ben került sor részben a sportrepülőtéren, részben a város környékén tábori jelleggel, amikor hadműveleti területté nyilvánították a megyét és benne a várost. A HM kérte terület alsó határa 200 kh volt, amit csak azzal a feltétellel lehetett a Felső csordajáráson létrehozni, ha a szelevényi utat áthelyezik a Nagyhegy szélére. A város, látva az alakulat Szentesre helyezésének előnyeit, bérleti díj ellenében vállalta volna az átadandó terület közművesítését. A város 1 millió pengő befektetését is érdemesnek találta volna a repülőtér katonai alakításához. A LÜH szakembere mind terjedelem, mind formai szempontból megfelelőnek találta a kiszemelt területet. A Huba I. hadrend kialakítása során merültek fel ezek a kérdések. Egyébként a honvédelmi miniszter már a hangáravatón közölte a cserkészrepülőkkal, hogy a

szentesi sportrepülőtér már az avatásától kezdve katonai szükségrepülőtér is.

Dr. Dósa Elek megyei főispán július 9-re meghívta dr. Kanász Nagy Sándor szentesi és dr. Pirooska János csongrádi polgármestert, a járási szolgabírákat, a szentesi és a csongrádi gimnázium igazgatóját, vitéz Bogay Kamill csendőr századost, a cserkészrepülők fáradhatatlan vezetőjét és még több olyan személyt, akik az ifjúság nevelésével foglalkoztak. Elhatározták, hogy a gimnáziumok alsó osztályainak tanulóit repülőmodellezésbe, míg a felső tagozat növendékeit a vitorlázórepülésbe igyekeznek bevonni. A két gimnáziumból 20-20 növendéket, míg az egyéb rétegekből ugyancsak 20 főt igyekeznek megnyerni a vitorlázó repülésnek. Itt jelentette be a főispán, hogy a megye három gyakorlórepülő építését és egy újabb csörlőautó beszerzését támogatja az év során.

A szentesi repülés 1938-ban jutott fejlődésnek abba a fázisába, amikor már kevesebb központi támogatással is képes volt viszonylag olcsón fölkészíteni repülő növendékeit a katonai előképzésre. Azok a városok, községek, melyeknek fiai a szentesi repülőtéren kaptak kiképzést, a Szentesre és a haza történő szállításukért évi 1400-1700 pengőt fizettek a cserkészrepülőknél. 1939 nyaratól szinte egymást érték a nyári vitorlázórepülő táborok, ahol a fiatalok megtanulhatták a repülés ábécéjét.

Március vége lett, amikor a szállító-kocsi átalakításával Vass Mihály is elkészült, mert az a korábbi gépekhez, a Zöglinghez és a Tücsökhöz volt méretezve, és mivel a Vöcsök terjedelmesebb volt, át kellett alakítani azt. Amíg a szállító-kocsi átszabása zajlott, egy nyolctagú csapat Esztergomban vett részt továbbképzésen. Szentesről ott volt vitéz Bogay Kamill százados, Massányi Sándor C-vizsgás mb. oktató, Untermüller Endre csörlőkezelő, Csuray Ernő A-vizsgás tisztviselő és Báthory László református lelkész, az 595. sz. Bethlen Gábor Cserkész Csapat

parancsnoka. Szolnokiak közül, – akik akkor ismerkedtek a Vöcsökkel – Schneider Emil főoktató, Kószeg Ferenc C-vizsga aspiráns és Stipsits Bertalan B-vizsgás mérnök vett részt az esztergomi táborban.

Első tavaszi üzemnapjukat '38. április 10-én tartották a szentesi cserkészrepülők. Előbb nem tudtak kezdeni, mert a csörlőautó generáljavitása – a szerelő betegsége miatt – nem készült el időre. Ez volt az az alkalom, amikor Massányi Sándor – akit a Magyar Aero Szövetség ajánlott – C-vizsgás oktatójelölt bemutatkozhatott a szentesieknek. Pesten csatlakozott az Esztergomba tartó csoporthoz és ettől kezdve mindhalálig szentesivé lett. Ekkorra érkezett meg Esztergomból az új, a Weis Manfréd és családja által ajándékozott Vöcsök típusú középteljesítményű vitorlázórepülőgép. A repülő üzemnapot változatlanul Schneider Emil szolnoki oktató vezette. Az autóbusz 32 fillérért szállította az érdeklődőket a repülőtérre.

A Magyar Cserkész Szövetség az újonnan felavatott budaörsi repülőtérén rendezte fennállása 25. évének jubileumi díszszemléjét a kormányzó előtt. A szentesi cserkészrepülők is részt vettek a rendezvényen. A csörlőautó vontatta szállítókosijukkal, rajta az új Vöcsökkel először Szolnokra mentek, ahol előbb bemutató repülést tartottak, mert vendéglátóik ekkor repültek először ezzel a nagyszerű középteljesítményű géppel. A szolnokiak a városuk nevére keresztelt iskolagépükkel csatlakoztak a szentesiekhez. Délután kettőkor már mind a két csapat Budaörsön volt. Itt ismerkedtek meg a lengyel sportrepülőkkal. Ők a Czuwaj⁵ névre keresztelt gépüket a magyar cserkészrepülőknek ajándékozták. A géppel Dolevicsényi Ferenc magyar pilóta repült csörlésből.⁶ A szentesiek oktatója, Massányi Sándor ugyancsak csörlésből nagyon szép repülést mutatott be a később Manfréd névre keresztelt Vöcsökkel (gyártási típusjele: R-07b) a kormányzó úr és a több tízezres nézősereg előtt.

Repülőtér-avató és gépkeresztelő. Repülőbemutató Mindszenten

A másik nagy, városi megmozdulás volt a június 19-re tervezett délelőtti díszelgés, a Levente Nap és délután 4 órakor a repülőtér-avató ünnepség. A honvédelmi miniszter, vitéz Rátz Jenő is megtisztelte a rendezvényeket. Fogadására megjelent a teljes megyei és városi protokoll. A minisztert és kíséretét dr. Kunczer Béla tb. szolgabíró fogadta a szentesi repülők nevében, majd a himnusz elhangzása után vitéz dr. Bonczos Miklós főispán köszöntötte a minisztert, a vendégeket és a nagyszámú érdeklődőt. Köszöntében hangsúlyozottan kiemelte a jelentős kormánytámogatást és a megyei, illetve a városi polgárok adományait, majd hangsúlyozta azt a nagyszerű munkát, amely a mához vezetett, létrehozva a szentesi repülést. A „fanatizmus és a kitartás találkozása tette lehetővé ezt a napot.” – mondta beszédében az alapító főispán, majd így folytatta: „az apró, rosszaló gonoszkodások sem akadályozhatták meg ezt a lendületes alkotó munkát ... ezért állhatunk most itt, a beteljesedése előtt.”

A délelőtti programon a Kossuth tér fölött egy motoros repülőgép körözött. A délutáni repülőtér-avatón érkezett el négy év után az a pillanat, amikor a Magyar Országos Idegenforgalmi Hivatal vezetője, gróf Zichy Nándor és dr. Szentkirályi Ákos ünnepélyesen átadhatták a turisztikai leszállóhely működési engedélyt, amely Szenteset bekapcsolja a nemzetközileg is hivatalos repülőterek sorába. Ezzel a város előtt kinyíltak az idegenforgalmi továbblépés kapui. Megjelentek a rendezvényen a LÜH, a MAESZ és a társegyesületek vezetői. A Magyar Aero Szövetség itt mutatta be az akkori legkorszerűbb vitorlázó- és motoros repülőgépeit földön és levegőben. Az ünnepség megkezdése előtt a repülőtér gyepén parkoló 15 gép mellé



AZ 1938-AS SZENTESI REPÜLŐNAPON TÁPLÁJÁK A HA-RAG-OT – MÁSKÉNT M-21-T, FANTÁZIANEVÉN CSIKÓT – A SZENTESI CSERKÉSZREPÜLŐK. (GULLAY-ARCHÍVUM)

még három motoros is érkezett, közöttük a HA-XCA jelzésű Bf 108/B Tajfun is – még német nemzeti jelzéssel –, a Légügyi Hivatal vezetőjével. A „leggyorsabb röptű gépcsoda” az áprilisi BNV sztárja volt.

A repülőtér-avató ünnepség jeles programja volt a vitorlázó repülőgépek keresztelése. Az új Vöcsök – ajándékozója után – a Manfréd nevet kapta. A gép keresztanyja özv. Bárány Mauthner Alfrédné volt. A két Tücsök – mely a lakossági adományoknak köszönheti létét – a Turán, illetve a Zöldkereszt nevet kapta. Az utóbbi a Dél-Magyarországi Orvosi Kamara hozzájárulásából épült Szentesen. Mindkét sikló gép a cserkészrepülő munkájával, Vass Mihály irányításával készült. Az első gépnek vitéz dr. Bonczos Miklósné, a megyei főispán felesége, a másik Tücsöknek stílusosan a városi tisztifőorvos felesége, dr. Tóth Béláné volt a

keresztanyja. A motoros gépek példájára ezüst serlegből, pezsgővel történt a keresztelő szertartás. A bemutató belépődíjas volt, ennek ellenére 6000 fizető nézőt vonzott a repülés látványa, bár a hozzáértők véleménye szerint az érdeklődők száma meghaladta a 8000 főt is. A rendezvény 1800 pengő bevételt hozott a cserkészrepülők számlájára.

Nagy tömeggel számoltak és biztonsági okokból lezárták a Szelevényi utat. A forgalmat a vasúton túlra, a Nagyhegy-széli útra

terelték. A műsorban részt vettek a szolnoki és a budapesti egyesületek, a MAESZ és cserkészrepülői. Az avatási ünnepen 15 repülőgép nyújtott lenyűgöző látványt a repülőtér gyepe és a bemutató. A cserkészeket Steff Tibor főoktató képviselte egy Wolf típusú vitorlázó géppel. Szombaton érkezett meg Esztergomból a Szittyá és Budapestről az M22 Amikor Szentes légterébe értek a



A REPÜLŐNAP EGYIK SZENZÁCIÓJA, NÉMETORSZÁG KATONAI ATTASÉJÁNAK MAGÁNREPÜLŐ REPÜLŐGÉPE, A Bf-108 TAIFUN NÉGYÜLÉSES SPORTGÉP. (PAP ARCHÍVUM)

gépek, a kor udvariassági szabályai szerint három tiszteletkört írtak le a város fölött. Motoros gépek közül repült az M21:HA-RAG, a BL-l6: HA-RIS, a Gerle 12:HA-AAE és az új gép a Bücker Bü 131B:HA-LBM. Műrepültek egyénileg és kötelékben is Jancsó – Steff – Paál pilóták.

Kőszeg Gyula vezette a vontatógépet és Vitéz Pál repülte a Szittyát. A Jancsó vontatta M22-vel is Steff Tibor mutatott be szemkápráztató műrepülést. A helyiek közül Bogay Kamill főrendező, Massányi Sándor mb. oktató és a szolnokiak főoktatója mutatott be csörlésből alapfigurákat. A egyszerűen rendezett program elnyerte az országos szervek dicséretét, a cserkészrepülők pedig újságban köszönték meg önzetlen munkájukat támogatóiknak és a rendezésben résztvevőknek.

Egy héttel később kétszenlétkben voltak a szentesi repülők, mert a Szegedről Miskolcra tartó pilótápnik 52 gépének átrepülését jelezték az idegenforgalmi szakemberek. A biztonság megkövetelte a rendezőtől, hogy Szentes vagy a megye területén esetlegesen kényszerleszálló gép(ek) pilótáit segítsék. A reggel hat órától délig tartó ügyelet időszakában végtére csak 24 gép – közöttük 13 angol – haladt át a repülőtér fölött. Kényszerleszállásra a szentesi repülőtér körzetében nem került sor.

A belügyminiszter engedélyével április 20-án röplapszórás volt a város fölött. A BSE repülő szakosztályát bízták meg a 29-én kezdődő BNV repülő-témájú hirdetések országos terítésével. A nemzetközi kiállításon először mutatták be a magyar repülőgépgyártás motoros- és vitorlázógépeit, motorja-

it, a műszereket, a modellezés kellékeit, a légifényképezést, a légi mentőszolgálat munkáját, és a levegőből esetlegesen érkező gáz-támadás elleni védekezés lehetőségeit. A cserkészrepülők egy garázst kaptak csörlőautójuk és szállítókoscsijuk elhelyezésére, amelyet a polgármesteri hivatal villannyal és teljes berendezéssel látott el.

A nyár elején az esztergomi kiképzőtáborba vonult a szentesi repülés vezérkara. Egy hónapos oktató- és segédoktató-, valamint csörlőkezelői tanfolyamon vett részt vitéz Bogay Kamill százados, dr. Kunczer Béla tb. szolgabíró,⁷ Massányi Sándor mb.



GÉPKERESZTELŐ A SZENTESI REPÜLŐTÉREN 1938. JÚNIUS 19-ÉN, A REPÜLŐTÉR AVATÓJÁN. A GÉP KERESZTANYJA, ÖZVEGY BR. MAUTHNER ALFRÉDNÉ. A VÖCSÖK TÍPUSÚ VITORLÁZÓGÉP AZ AJÁNDÉKOZÓ WEISS MANFRÉD UTÁN A „MANFRÉD” NEVET KAPTA. (GULLAY-ARCHÍVUM)

oktató és Vass Mihály gépépítő mester. Az augusztusi elején véget ért táborból oktatójelölti minősítéssel térhetett haza vitéz Bogay Kamill és Massányi Sándor. Az elutazók közül valamennyien megszerezték a csörlőkezelői engedélyt. Az esztergomi táborban jelen volt gróf Almásy László Ede (Tedy, akiről az Angol beteg című, többszörösen Oscar-díjjal kitüntetett film is készült), a szentesi cserkészrepülőknak ajándékozta a német tervezésű kétüléses vitorlázó repülőgépét, a Göviert (Göfir). A gyakorlati átadás késle-

désének az volt az oka, hogy a gépet Egyiptomból kellett (volna) hazahozni. Augusztus 14-vel megkezdődhetett Szentesen a növénydekek, most már helyi oktatókkal folytatott, önálló alapokon nyugvó kiképzése. Október 29-ére Esztergomban elkészült a második Vöcsök is, december 27-én pedig Budapesten át lehetett venni a harmadik, Packard gyártmányú, csörlővé alakított gépkocsit. Az önálló repülőüzem május 15-vel kezdődött és csak az esztergomi tábor alatt szünetelt. A csörlőkötelet oldalkocsis motorkerékpárral húzták.

Vitéz Bogyay Kamill jegyezte meg valamelyik előadásában: „A repülésben az egyik legnagyobb egységgé formáló erő, ahol a közös sors forrasztja eggyé, ötvözi bajtársi közösséggé a különböző korú és rangú embereket.” Ez tűnt fel az Alföldi Lap tudósítójának is, aki elámult a látványtól és így írt erről: együtt húzza a drótkötelet, cipeli vállán a gépet órákon, napokon át 2–3 perc repülésért dr. Péchy Kálmán kórházi főorvos és Báthory László református lelkész éppen úgy, mint bármely másik fiatal diák vagy inasgyerek, de mindenképp repülő növendék.

A szeptember elején teljesített A-vizsgálattal már hétre növekedett a repülési alapszintnek eleget tévők száma. Korábban szereztek meg az alap minősítést Kolodinszky László és Jenő, Soós Pál és Vass Mihály. A szeptember 9-i repülési napon Csuray Ernő, ifj. Untermüller Ernő és Untermüller Endre felelt meg a vizsgakövetelménynek. Másnap, vasárnap Hefty Frigyes országos főoktató látogatta meg a szentesieket. Társaságában jött városunkba az ország első C-vizsgás nője, az esztergomi Murányi Ili is, aki Szentesen vállalt munkát. (Kinevezése után a vármegyeházán kezelői feladatokról látott el.) Hefty Frigyes volt táborig pilóta fogadására a teljes megyei és városi tisztikar megjelent. A nagyszerű pilóta olyan műrepülést mutatott be, ami a szakembereket is elkápráztatta. A talaj fölötti késrepülését – amikor a szárnyak merőlegesen a talajra, és az alsó szárny vége két-három méterre van a talajtól – a hozzáértők úgy minősítették, ez már „a légiakrobatikában is a felsőfok.” Közben motoros gépen az ifjú Mauthner is meglátogatta kedvenc cserkészrepülőit.

Ez év októberében a szentesi cserkész-

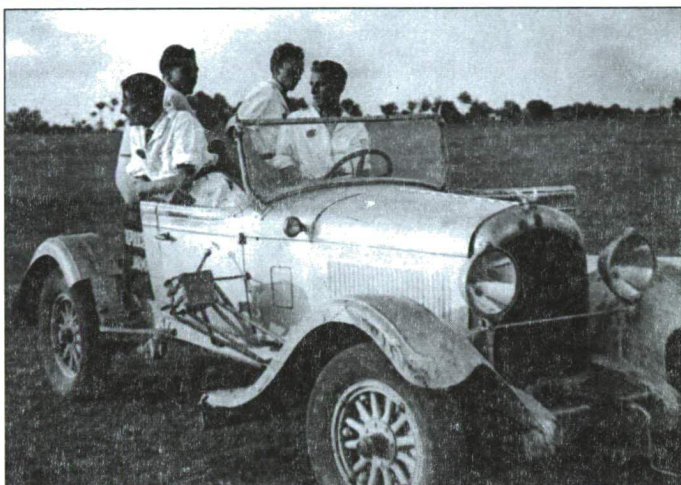


STARTRA VÁRÓ VITORLÁZÓGÉPEK AZ 1938-AS REPÜLŐTÉR-AVATÓN. (PAP-ARCHÍVUM)

repülők propaganda-bemutatót tartottak Mindszenten, de még előtte fölhívást intéztek a megye repülni vágyó ifjúságához. Jelentkezéseiket várták, hogy a „kor páratlan értékű technikai, harci- és közlekedési eszköz”, a repülőgépet minél többen tanulják meg vezetni, uralni, és tudásukat „a nemzet szolgálatába állítani.” Kiképzésre elsősorban a 16. életévüket betöltött gimnazistákat várták.

A mindszei bemutatót a Tisza-Kurca szögében, a község legelőjén tartották október 16-án. Vitéz Bogyay Kamill merész spiráljait, Massányi Sándor bukórepülését, Murányi Vali (Ili testvére) gyönyörű nyolcasait dr. Péchy Kálmán főorvos élvezetes szöveggel kommentálta. Részt vett a bemutaton Murányi Ili, Kunczer Mária és Rieger Mihály csendőr százados, itt mint repülő növendék. A kezdők az iskolafeladataikat repülték. Mindszenten sikeres B-vizsgát tett az orosházi Nemeskéri Károly növendék és A-vizsgázott Szél Antal. Ezzel 16-ra emelkedett a szentesi A- és B-vizsgások száma, ami Mas-sányi Sándor kitűnő oktatói munkáját dicséri. Másfél ezer néző vett részt a bemutaton és 184 pengő bevétele volt a szervező szentesi cserkészrepülőknél.

Vasárnap, október 23-án hozták haza Esztergomból – a már említett – második Vöcsök-típusú és a 2 darab Tücsök gyakorló siklógépet. Télen terveznek még két Zöglínget építeni a saját műhelyükben. Rubik Ernő ígérete szerint decemberben remélték hazahozni az első teljesítményrepülőjüket, a Szittyát. Dr. Kunczer (Kunszeri) Béla A-vizsga és Murányi Valéria C-vizsga megszerzésének céljából együtt utazott a gépszállítókkal, vizsgakísérletük sajnos eredményte-



A SZENTESIEK ELGONDOLÁSA SZERINT CSÖRLÖVÉ ALAKÍTOTT AUTÓ 1938-BÓL. (PAP-ARCHÍVUM)

len volt. Még október végén megérkezett a második csörlőautó, melyet német tapasztalatok és saját elgondolások alapján alakítottak át két dobbal. Ettől remélték a felszállások számának további növelését.

Esztergomban kis híján baleset történt. Vitéz Hefty Frigyes berepülő pilóta a csörlés végén nem tudta lekapcsolni a Vöcsköt. Az elvágott kötél vége először egy gémeskút beton itatóvályújába akadt, ezen azonban sikerült szerencsésen túljutnia. Az erős rántás hatására szikrázva ugyan, de a kötél vége megszabadult a beton fogságából. Leszállás közben a gép már csak 4-5 méterre volt a talajtól, amikor a kötélvég „átölelt” egy bokrot. A gépet menthetetlenül lerántotta úgy, hogy az csúszva ért talajt. A berepülő pilótát most sem hagyta cserben legendás szerencséje, a sértetlenül maradt gép üléséből a legnagyobb nyugalommal szállt ki. A gép tüzetes átvizsgálás után indulhatott első állomáshe-lyére, Szentesre.

Gróf Zichy Nándor még a repülőtérvavatón megígérte a hangár és a gépépítés támogatását. Az összesen 3800 pengő 1938 őszén megérkezett a cserkészrepülőknél bank-számlájára, mint erről már korábban szó

esett. A távlati tervekben felmerült egy repülőtelep létrehozásának igénye (ők repülőparknak nevezték). Ennek a tervnek a megvalósításához szükséges volt a repülőtér bővítése. A város közgyűlése nem járult hozzá a terület telekkönyvi átíratásához a cserkészrepülők javára, de az átadás elől sem zárkozott el. A repülőtér területe így a használati jog átruházásával 83 kh-ra növekedett. Az egy pengő örökös haszonbérért megkapott területen rekord idővel, a város, a megye és a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap, valamint az OMIH támogatásával két hónap leforgása alatt az országban elsőként készült el a feszített betonháj hangár 20 000, a végelszámolásban járulékos költségekkel együtt megközelítően a 30 000 pengőért. Mindez 1939 tavaszán történt. (Az építés kezdete és befejezése az 1939. március 1-je és május 20-a közötti időszakot ölelte fel.) Ezek a megvalósított alaplépések tették hitelessé azt, hogy Szentes – a kitűzött célnak megfelelően – az alföldi vitorlázórepülés legerősebb bázisává lehessen. Szilárd meggyőződéssel hirdették, hogy a „vitorlázó repülés (is) a nemzetvédelem szolgálatában” áll. Ezzel a címmel írt tanulmányt vitéz Bogyay Kamill csendőr százados, a szentesi repülők sportelnöke, aki ebben a témában tartott előadásokat Csongrád és a szomszédos vármegyékben, toborzó körútjai során.

A Petőfi utca 1. sz. alatti klubhelyiségben folyt az elméleti oktatás. A téli évszak a legalkalmasabb erre a kiképzési feladatra, természetesen a gépépítésre és a technika, illetve a műszerek általános karbantartására, javítására is. Megtették a lépéseket az újabb, a harmadik csörlőautó beszerzésére. Terveikben egy nyolchengeres Packard gépkocsi megvásárlása szerepelt.

1938-ban, az utolsó békeévben 32 üzemnapon 466 felszállással 5 óra 1 perc 23 másodpercet repült a megye egyetlen cserkészrepülő csapata annak ellenére, hogy a rendszeres repülést csak augusztusban kezd-

ték meg. Ez év novemberében tett A-vizsgát Szentes első női repülője, Kunczer Mária, dr. Kunszeri Béla csörlőkezelő húga. Ezen a napon A-vizsgázott Rozgonyi József növendék is. Összesen 2 C-, 4 B- és 11 A-vizsga született ebben az esztendőben (összesen 17). Ugyanakkor 30 fő kiképzés alatt álló várt vizsgára a tavaszi indulást követően. A két C-vizsgát lejtővitorlázással teljesítették. Jelentős számban voltak repülő csoportok az országban, ahol még ekkorra sem sikerült repülőgépet építeni, vásárolni, így nem tudtak repülni. Szentesen alighogy megszületett a cserkészrepülés, máris kiléptek a gyerekcipőből, kiteljesedett a honfoglalásuk égen és földön. 1938-at úgy is jellemezhetnénk, hogy az aranykor nyitánya volt. A revízió első (viszonylag) békés megoldása volt a november 2-án napvilágot látott első bécsi döntés. November 5-e és 10-e között megtörtént a Felvidék magyarlakta területeinek katonai birtokbavétele.

FORRÁSOK

- MACHALEK ISTVÁN *Békés kék egén...* Békéscsaba, 1992, MHSZ.
- GERGELY FERENC: *A magyar cserkészlet története.* 1910–1948. Göncöl Kiadó Budapest, 1989.
- Szentesi Napló*, 1938 és 1939. évi számai.
- Csongrádmegyei Hírlap*, 1937–1939. sz.
- Magyar Szárnyak*, 1939. évf.
- Csongrád Megyei Levéltár Szentesi Levéltára* 1938. évi polgármesteri iratok.
- Csongrád Megyei Levéltár Szentesi Levéltára* 1938. évi alispáni iratok, 1938. évi főispáni és elnöki iratok.

JEGYZETEK

- ¹Vitéz Várbogyai Bogyay Kamilló, „Kamill kapitány” 1936-ban kapcsolódott be a szentesi repülésbe. Csendőr százados volt, amikor Szolnokról városunkba helyezték, ekkorra már B-vizsgás vitorlázórepülővé lett. Előző állomáshelyén tanul-

ta meg a repülés alapjait. 1933-ban a gödöllői cserkész világtalálkozó (jamboree) közlekedési és közbiztonsági csendőrségének volt a parancsnoka. Mivel ott repülő altábor is működött, nagy érdeklődéssel szemlélte a fiatalok szárnypróbálgatásait. Bisits Tibor repülő százados motorosgéppel fölvitte egy körre Gödöllő fölé. Megismerkedett gróf Almásy László Afrika-kutatóval, pilótával, majd Hefty Frigyes beültette a soproniak egyik Zöglingjébe, és kiparittyázták a lejtőn, innentől „már menthetetlen voltam” – mondja a nagyszerű ember. Állomáshelyére, Szolnokra visszatérve néhány fiatalemberrel létrehozta a Szolnoki Repülő Egyesületet. Szentesre helyezését katasztrófaként élte meg. „Fűt-fát megmozgattam, hogy Szolnokon maradhassak. Nem is álmodtam, hogy új állomáshelyemen is lesz majd repülés. Amint Szentesre értem, elfogott a mérhetetlen teremtő láz, amely vitéz Bonczos Miklós urat is fűtötte. Már majdnem két Zöglinget találtam.”

²A Manó becenév eredete valószínűleg a magyarosítás előtti Manojlovics-ból ered. Debrecenben született 1904-ben és 1964-ben halt meg Szentesen.

³A biztonsági követelmények fokozódása indokolja, hogy a korábban még cserkészekre épített ügyeleti szolgálat már nem volt elégséges. A polgármester ismételt utasítani kényszerült Cseuz Béla műszaki- és Piti Péter gazdasági tanácsost (633–1/1938. sz. levél, április 4-én keltezve), hogy a repülőtéren még szükséges planírozást, valamint a leszállóhely megjelölését, és a város által rendelkezésre bocsátott területet haladéktalanul fogasolás-

sal, füvesítéssel, hengereléssel tetessék alkalmassá repülőgépek leszállására az *ínségmunkakeretből*. A munkát azonnal végeztessék el.

⁴A repülőtérré lett legelő már korábban is a huszárok és a csendőrök lovas gyakorlótere volt. A Szelevényi út mellett – az amelyik a várostól távolodva esik balkéz felé –, a lőtér biztonsági zónájában és a mellette lévő hetven holdas terület volt kijelölve a lovas alakulatoknak, ennek ellenére gyakran átruccantak a frissen feltöltött, elegyengetett repülőtérré hosszabb lovas vágatára. A felázott földön ez csak fokozta az elzsombékosodást, a talaj gyors romlását.

⁵Csuvaj = Légy résen!

⁶Itt ismerkedett meg v. Bogyay Kamill a lengyel cserkészrepülőkkal, akiket meghívott Szentesre. A találkozó – mint később látni fogjuk –, bő egy év után létrejött, csak nem a tervezett körülmények között.

⁷Dr. Kunczer Béla, a felgyői uradalom intézőjének öt gyermeke közül (magyarosítás után Kunszeri) Béla, a jogász, tb. szolgabíró az elsőszülött, 1916-ban látta meg a napvilágot. Testvére a negyedik szülött gyermek Mária, a későbbi repülő, foglalkozása szerint tanítónő. Dr. Kunszeri Béla 1949-től Csongrád megye alispánja, majd a tanácsok létrehozásával Bp-re helyezték a minisztériumba. 1947-től a Magyar Repülő Szövetség, később az OMRE megyei megbízottja. Elévülhetetlen érdemei vannak mind az algyői, mind a szentesi repülés 1945 utáni újjáélesztésében. Ő volt a háború után szentesi repülőtér első parancsnok. 1996 decemberében halt meg Budapesten.