

PUSZTAI JÁNOS

## Fejezetek a szentesi repülés történetéből

VI. rész



### Politika és szuronyok jelölik az új határainkat: 1940–1941

Az 1939-es év országos értékelése megmutatta a szentesi cserkészrepülők oroszlán körmeit. Az ország 38 egyesülete közül (1939-es zárólétszám) a felszállások számát tekintve (2 019) a 4. helyezést érték el a vitorlázórepülők. A vizsgázók számával mérve az eredményességet, a 24 A, a 15 B és C vizsgával az országos összehasonlításban nekünk a megtisztelő 7. hely jutott. Miért megtisztelő a hetedik hely? Azért, mert csak az évekkel korábban megalakult nagy, budapesti egyesületek előzték Szentest. A haderőn kívüli előképző keret működtetése okán (1940-től) A kategóriába sorolták az egyesületet.

A magyar vitorlázórepülés létezése óta, a negyvenes évekig eltelt bő másfél évtized alatt született eredményei mögött óriási, a kor haladási élvonalára jellemző kiváló minőségű és hatalmas munkamennyiség húzódik meg, ami jóval több sikerélményt, elismerést eredményezhetett volna. Hatvan esztendő távlatából vizsgálva a szentesi repülés létrehozása embert próbáló erőfeszítést igényelt, mégsem lehetünk elégedetlenek, hiszen nagyszerű humán értékek, erények összegződtek a támogatást kérőkben és az adományozókban egyaránt. Sajnálatos, hogy 1940-re adódott olyan egyesület is, amely a repülést korábban indította a szentesieknél, anyagiak híján mégis működését felfüggesz-

teni kényszerült. Más szervezetek, egyesületek az országos értékelésben a szentesi cserkészrepülők elért produktumai árnyékába kerültek. Harminckilencben csak a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alaptól pénzben és anyagban közel hatezernegyszáz pengőt kaptak a szentesi cserkészrepülők.<sup>1</sup> A HMN-RA szakmai-, pénzügyi ellenőrzéseit követő, a mindenképpen kritikus megmértetések után csakis elismerés illetheti ezt, a társadalom valamennyi rétegéből összekovácsolódott, nagyszerű közösséget. Engedtessek meg, hogy az időszak jellemzésére Giacomo marsalltól, máshol Montecuccolinak tulajdonított bölcsességből meríthessek, miszerint a „háborúhoz három dolog szükséges: pénz, pénz és megintcsak pénz!” pontosan úgy, ahogyan a repüléshez is. A környező államokhoz viszonyítva a magyar aviatikának óriási technikai és képzési hátrányt kellett leküzdenie rövid néhány hónap alatt. Az 1938 szeptembere és 1940 augusztusa között hozott nemzetközi politikai döntések még tovább gyarapították a katonai tennivalókat, így a költségek növekedését is.

Trianonnal az ország testéből kiszakított, a történelmi Magyarországtól Cseh-szlovákiához csatolt északi-, északkeleti területek jelentékeny része, majd a Romániától Észak-erdély került vissza az óhaza kebelére. Ez a visszarendeződés nemcsak a nemzeti önérzetet melengette, hanem a revizióra törekvőknek további bátorítást adott és a német barátságot erősítette. Lengyelország 1939. szeptemberi, kétoldalú – német és

szovjet – lerohanása világszerte, mind a kül-, mind a belpolitikában tovább gerjesztette a háborús feszültséget. Ebben a puszkaporos hangulatban kezdődött az 1940. esztendő. Legendás fehér lován bevonult Kolozsvárra Horthy Miklós. Ezzel jelképezte az erdélyi területek visszetértét az óhaza kebelére.

Az esztendő első napjaiban szinte valamennyi újság hozta a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap felhívását, hogy 1940-ben is lesznek ingyenes motorosrepülő tanfolyamok, amelyre bármely középiskola negyedik és nyolcadik osztályát végzett, 18. életévét betöltött és nem idősebb 20, illetve a 22. életévénél, gépészmérnökök esetében 26 évesnél, akkor azok jelentkezését várja a repülőalap. Mindez a haderőn kívüli, az előkészítő-, a katonai előképzést szolgálta. Ismereteink szerint az algyői motoros, katonai előképző keretben Szentesről Lakatos Géza vett részt, aki a 1946-ban meggyilkolt Lakos József rendőrkapitány testvére volt.

A belföldi polgári légiforgalom elhatározta, hogy hétvégi, kiránduló járatokat indít Budapastról az ország különböző városaiba. A LüH megbízott szakemberei ekkor már járták az országot, hogy megfelelő leszállóhelyeket keressenek a reménybeli túrisztikai célpontok, a falvak és városok környékén. Szentes, mint túrisztikai leszállóhely és sportrepülőtér eleve megfelelt a feltételeknek. Meglepő, hogy Orosháza nem volt hajlandó területet biztosítani a vasárnapi kiránduló járatoknak, – írja a korabeli Szentesi Napló szerkesztője. Nyilvánvalóan a sportrepülőtér létesítési szándékuk sokszori visszautasítása kérgesítette meg a döntést hozók lelkét, szellemét és érlelte dacossá azok akaratát, véleményük ilyentén megnyilvánulását. A leszállóhely létesítés hangsúlyozottan túrisztikai szándéka mögött, egyértelműen a militaris „gyengéd erőszak” húzódott meg.

Január végén a kereskedelmi és a postaügyi miniszter intézett levelet a városokhoz. A kormány megbízásából javasolja, hogy

Szentes is kapcsolódjon be az országos polgári légiforgalomba, amely áru-, személy- és postai szállítással foglalkozna és kapcsolódna a transzkontinentális forgalomhoz. A megjelölt feltételek csaknem megegyeznek a korábbi, az 1937–38-as katonai repülő alakulat(ok) elhelyezési feltételeivel. A városra hárult volna a minimum 200 holdas terület átengedése, annak folyamatos karbantartása, az állomás megépítése, két szobás lakás biztosítása úgy, hogy a reptér belterületen legyen és a város központjával jól járható út kösse azt össze. A miniszteri leirat az addigi idegenforgalom megháromszorozódását ígérte, mégsem hullott termő talajra a mag. Az ígéretes terv nem valósulhatott meg. A kötelező földterületnek a fele sem volt meg, a Szentesi Napló március 15-i számában mégis arról tájékoztatja olvasóit, hogy a Budapestről induló Szeged, Pécs, Miskolc, Debrecen és Ungvár kijelölt végállomások közötti járatok az útba eső városokban is leszállnak, ahol ennek a feltétele adott, – így „Szentesen is” – és valahányszor az odaírányuló utasforgalom megkívánja azt. A közlés forrásául a Légügyi Hivatal jelölte meg a Napló hírszerkesztője. Mitöbb, még arra is utal, hogy keresik a lehetőségét annak is, hogy megteremtsék, módját ejtsék a pl. Szentes Pécs közvetlen járatnak is. Az utasok hiánya miatt a belföldi forgalmat, – a későbbi időben is – többször kellett szüneteltetni. A Budapest–Szeged járatnak – fennállása alatt – a közbeeső, a feltételes leszállóhelyein egyszer sem volt utasa.

Az 1940. év mind a szervezeti, mind az erőteljes anyagi építkezés éve volt. Egyre határozottabban fogalmazódott meg az a helyi igény, hogy a helyi vitorlázórepülők is megfeleljenek a katonai előképző „keret” feltételeinek. Mind v. dr. Bonczos Miklós államtitkár, – aki kormány megbízása alatt is megtartotta a szentesi cserkészrepülőknél kiérdemelt, alapító elnöki<sup>2</sup> címét, – mind v. Bogyay Kamill csendőr százados, a cserkészrepülők

ügyvezető és sportelnöke is alapvető fontosságúnak tartotta a „keret” létesítését. Az ügyvezető elnök kereste a lehetőséget, a módszereket arra, hogy mind több 16. életévét betöltött középiskolást tudjon bevonni a repülés haderőn kívüli előképzésének érdek-körébe. A vitorlázórepülés a motoros, így a katonai repülésnek is az előiskolája. Vitéz Bogay Kamill, még 1939 decemberének végén írja Rubik Ernőnek: „...a jövő év meghozza nálunk azokat az eredményeket, amelyeket joggal várhatnak tőlünk, de amelynek eddig, különféle okok miatt csak részben tudtunk megfelelni. Most jön a vidék (értsd Szentest és kb. 50 km. sugarú környezetét) teljes beszerzése. Egyébként a vitorlázó repülés mai állapotáról, illetve a jövőnek szerintem való elgondolásáról és a megoldásra váró feladatokról egy tanulmányt szerkesztettem, melyet január első napjaiban számodra is meg fogok küldeni. Azt hiszem kevés olyan rész lesz benne, mellyel nem fogsz egyetérteni.” Mindkét vezető, élve a munkakörük és megbízatásuk adta lehetőséggel Bogay Kamill tanulmányát v. dr. Bonczos Miklós államtitkári levelével együtt meg küldték a középfokú oktatási intézményeknek, melyeknél nem várt mértékű, óriási érdeklődést váltott ki. Az iskolák ösztönzésével, a testnevelő tanárok válogató segítségét várják, – írja a Szentesi napló februári számában a szerkesztő. A jelentkezők közül a döntő szót úgyszólván a repülőorvos fogja kimondani, – hangsúlyozza az ügyvezető elnök. A téli időszakban elsajátított elméleti ismereteket, a tanulást, az iskolai előmenetelt nem terhelő nyári szünetben, tábori keretek között célszerű és kell is megszervezni. Itt és ekkor nyeri el kiteljesedését a növendék intenzív munkája, ami a nyári táborokban kamatozik igazán. Az említett tanulmány arra is kitér, hogy mind nagyobb tömeget kell bevonni a repülésbe, mert az nemcsak a fizikumot erősíti, hanem a szellemet is nemesíti. Az sem elhanyagolható szempont, hogy olcsó elhelyezéssel a

szerényebb sorsú ifjak is bekapcsolódhatnak a repülésbe. Nekik a tábor időtartama alatt térítésmentes ellátást biztosítottak.

A zavartalan működés alapfeltétele a gazdasági háttér folyamatos biztosítása. A szentesi cserkészrepülők vezetői megragadtak minden lehetőséget a cél érdekében. A megyei községek közül újabbak is csatlakoztak a HMNRA és a szentesi cserkészrepülők támogatására, úgymint Kiskundorozsma, Sándorfalva és Pusztaszér. A magán adakozók sokasága (gazdálkodók, földbirtokosok, iparosok, tisztviselők) mellett a város és a megye költségvetése is jelentős összeggel segítette a sportrepülést, a nemzetvédelem oltárára téve áldozati ajándékát. Csongrád-vármegye Hivatalos Lapja az 1940. évi első számában közli az 1939. december 21-i törvényhatósági közgyűlés határozatát, mely szerint – a már korábban elfogadott – az 1941-től folyamatosan, a szentesi sportrepülők javára jóváhagyott 1000 pengő/év támogatást 1940-re is biztosítani szándékozik. A '39. évi költségvetés miatt (csak) 500 pengő/év segítséget javasol a Közművelődési és Jótékonyossági alap költséghelyén megtakarítható összegből jóváhagyásra a m. kir. Belügyminiszter úrnak. Vitéz dr. Bonczos Miklós egyik márciusi interjúban büszkén nyilatkozta: „a sportrepülés szentesi viszonylatban a lehető legjobban van megfogva. Minden remény meg van arra, hogy Szentest a sportrepülés szempontjából az első helyre kerüljön.” A Horthy Miklós nemzeti Repülő Alap is jól látja ezt a törekvésünket, méltányolja is azt az anyagi támogatásával, – folytatta a tájékoztatást az elnök államtitkár. Ez ad lehetőséget arra, hogy az idén, még a tavalyinál is nagyobb szabású repülőnap lehessen.

Az előző évben Csongrád vármegye községei 4060 pengővel járultak hozzá a szentesi cserkészrepülők üzemének fenntartásához, ami 1940-re 230 pengőre apadt. Derek-egyház 100,- pengő, Sövényháza 50,- pengő, Tömörkény ugyancsak 50,- pengő és a szin-

tén repülőteret építő Algyő közgyűlése 30,- pengő hozzájárulást szavazott meg. Bogyay Kamill a sportrepülők elnöke levélben kérte az alispánt, hogy hasson a vármegye többi községére a támogatás, – legalább az előző év szintjén megmaradó – fenntartása érdekében. Ott, ahol a költségvetés jóváhagyásával megszavazták a HMNRA-on túl még a szentesi cserkészipülők támogatását is, onnan sem érkezett meg a felajánlott összeg a megjelölt időpontra. Ezért aggodalmaskodott v. Bogyay Kamill. Nem volt indokolatlan az emlékeztetés, mert a főispáni javaslat alapján az év végéig csatlakozott még a támogatókhoz Csongrád város, amely korábban megtagadta a szentesi cserkészipülők támogatását, majd Nagymágocs, Mindszent, Tápé, Kiskirályság, Szegvár, Fábiánse-bestyán, Magyartés és Fábiánsebestyén-Ma-gyartés, Kistelek, Csongrád járás, Pusztaszer, illetve még Öttömös.

Mind az adományok, segítyek, támogatások, mind a társszerveknek épített eszközökből származó bevétel akkora pénzforgalmat eredményezett, amekkora már meghaladta a képzés nélküli pénztáros, ifj. Unter-müller Ernő lehetőségeit. Vitéz Bogyay január 27-én a Számvevősegtől kér – a sajátos módon megelőlegezett új egyesületi néven, a még el nem fogadott Szervezeti Szabályzatnak megfelelően, a Csongrádvármegyei Cserkészipülőknek és azok nevében



LESZÁLLÓ M22 – MÁSKÉNT A MŰEGYETEM TURUL NÉVRE KERESZTELTE VITORLÁZÓ GÉPE – 1940-BEN A SZENTESI REPÜLŐTÉREN (GULLAY-ARCHIVUM)

– önkéntes, önzetlen munkát a „hazafias célokat szolgáló Egyesületnek” a havi több ezer pengős pénzforgalom szakszerű irányításához. A kérést méltányolva az alispán március 7-én kiadta az elvi hozzájárulását, (személy megjelölése nélkül) a kérés teljesítésére.

Bogyay Kamill írta egyik baráti levelében: „Valamikor bizonyára kitalálják a szárnyak nélküli repülést, de a pénznélküli megoldására nem valószínű, hogy valaha is rábukkannak a tudósok.” A cserkészipülők kérésére a város polgármestere azzal a javaslattal fordult a belügyminiszterhez, hogy az állami támogatásból kapott városi szociális alapjából 10 000 pengőt a sportrepülők használhassanak fel. Az előterjesztést azzal a feltétellel fogadta el a miniszter, hogy annak felét anyag beszerzésre kötelesek fordítani, a fennmaradó 5000 pengővel pedig a Szentesi Cserkészipülő Egyesület fejlődését tartoznak biztosítani. Sem a polgármesteri előterjesztés, sem a miniszteri jóváhagyás nem határozza meg pontosan azt, hogy mit jelent a „fejlődés biztosítása”, illetve mire fordítható konkrétan az arra adott 5000 pengő. A cserkészipülők 1940. január 9-i kérés levele ad némi magyarázatot. Idézem: „[...] Akár nemzetvédelmi, akár ifjúságvédelmi szempontból rendkívül fontos volna, – mármint a kért összeg biztosítása, – mert a cserkészipülők nem rendelkeznek akkora bevétellel, ami (ha) a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap támogatásával is kiegészülne annyira, ami már a fejlesztésre, a kellő építményekre elegendő lenne. A 10 000 pengő az előzőeken túl műhelymunkára, repülőgép alkatrészek előállítására, részben anyagra, részben munkadíjra lenne fordítandó, kb. 50-50% arányban. Így az 1939/40-es évi szükségmunka keretből a 10 000 pengő csak a cserkészipülők javára legyen fordítható.” Vitéz Bogyay Kamillnak a Csongrád megyei alispánhoz küldött levelében konkrétan megfogalmazza a tennivalókat, néven nevezi a dolgokat, bár ebben az 1940. január 18-án

érkezett 12. sz. levélben 5000 P támogatást igényel mostmár a megyei költségvetésből, ugyancsak az inségenyhító alap terhére, gépépítő műhely és műszaki segédeszközök építésére. Így fogalmaz a repülők ügyvezető elnöke: „1940-től Szentes kizárólag, jóformán a haderőn kívüli előképzés céljait fogja szolgálni és a vitorlázórepülő kiképzésben nemcsak Szentes városa, hanem Csongrád, Hódmezővásárhely, Orosháza és Szarvas, valamint Békéscsaba és Gyula középiskolás tanulóit, de az egész vidék ifjúsága is be lesz vonva. A Magyar kir. Honvédelmi Minisztérium kiutalt egy gépkocsit a növendékek szállítására. Repülőterünkön állandóan 100–120 főnyi növendéksereg fog több csoportban dolgozni, [...]” Indoklásul írja az ügyvezető sportelnök: „az új gépet, – a tervezési hiba miatt – szerencsétlenül járt Szittyá'-t M22-vel kell pótolni, ami önmagában is 6000 P. Még ebben az évben, ... az Uhri Testvérektől megvásároltuk az (megi.:első) ötös sorozatból az egyik »M22« gépet, mely azóta is hangárunk egyik büszkesége.” – írja vitéz Bogay az alapszabály tervezethez csatolt, Szentesi cserkészrepülés története 1936–1943 c. mellékletben. Kell még két darab együléses gyakorló és egy kétüléses gép is. Ez az utóbbi is több, mint 4000 pengő. Még ebben az évben, „Csongrád vármegyétől kapunk egy kifogástalan állapotú, hathengeres Buick gépkocsit, melyet hátsó félkerék meghajtású csörlőautóvá alakítunk át.” Ezzel a kocsival meg lesz, a rég áhított, harmadik csörlőautónk is. „Mi készítjük a kecskeméti társaságnak a szállító kocsiját és a csörlőautóját.” – írja kérelmében az ügyvezető elnök. Ehhez szerszámgépekre, van szüksége a műhelynek. Ami az inség-alapból kért támogatást indokolja, az hogy több ipari szakmunkást foglalkoztatunk, ami egyértelműen szociális feladat.

A kért összeget még január 22-én megkapták a szentesi cserkészrepülő és már május 7-én kelt levél tanúsága szerint elszámoltak a meghatározott százalékarányú



KÖZÉPEN DÖME BÉLA, 1938-BAN A SZENTESI REPÜLŐTÉR-  
AVATÓN, A BEMUTATOTT REPÜLŐGÉPMODELLEL. TŐLE JOBBRA  
FELFÖLDI ANDRÁS, AKI A II. VILÁGHÁBORÚBAN HŐSI HALÁLT  
HALT, MINT ZUHANÓBOMBÁZÓ PÍLÓTA

felhasználásról a polgármesteri hivatalnak. Június 5-én az alispán felhívja a polgármester figyelmét, hogy „1941-re a város teherbíró képességének megfelelően támogassa a cserkészrepülőket.” Július közepén már értesíthette a polgármester az alispánt – jóváhagyást kérve – hogy az 1939-ben a cserkészrepülőknél megszavazott 700 P/évi segélyt már 1940-ben és ettől az időponttól kezdve folyamatosan 1500 P/év-re emeli a város. Jelentősége okán meg kell említeni, hogy Oberna Sándor szentesi lakos, a főispáni hivatalon keresztül jelentős adománnyal támogatta a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alaphoz tartozó szentesi cserkészrepülőket.

Vitéz Bogay Kamill 1940 elejétől következetesen a Csongrádvármegyei Cserkészrepülőket említ hivatalos leveleiben. Nos, elérkezettnek látszott az a korábban már említett pillanat amikor is az egyesület önállósodási törekvését pályára állította. Harminckilenc november 25-én elkészült a dr. Berczeli Károly szerkesztette Szervezeti Szabályzat, amit vitéz Bogay Kamilló

ügyvezető-sportelnök jóváhagyólag írt alá. A működés új szabályzatát 1940. január 9-én terjesztette fel „tudomásvétel és megőrzés végett” Csongrád vármegye alispánjának. A szervezeti változás lényegét így fogalmazta az ügyvezető-sportelnök: „...a jövőben nem mint az »595 sz. Bethlen Gábor cserkészcsapat repülő szakosztálya« működünk, hanem [...] közvetlenül a Magyar Cserkész Szövetségnek vagyunk alárendelve, nem pedig más, középső cserkész szervezetnek.” Szabályzat 1.§-a alapján „A cserkészrepülők címe: Csongrád-vármegyei Cserkészrepülők Köre Szentes. Rövidítve: „Csongrádvármegyei Cserkészrepülők. Székhelye: Szentes. [...] Jelmondata: Légy résen. [...] Jelvénye: magyar szentkoronával ékesített szárnyas, zöldszínű cserkész-liliom.” A 2. §-ban fogalmazódott meg a cél. 1. pont: ”A repülősport, különösen a motornélküli repülés fejlesztése, a haderőn kívüli előképzéssel kapcsolatban Csongrád-, Pest-Pilis-Solt-Kiskun-, Jász-Nagykun-Szolnok és Békés vármegyében. 2. pont: A repülés eszmélyének, céljainak, honvédelmi jelentőségének ismertetése és terjesztése.”

A Szervezeti Szabályzat megküldésére adott alispáni válaszlevél hidegzuhanyként hatott a cserkészrepülők vezérkarára. A szentesi cserkészrepülők haladásának megfelelő lendület egy gondolatnyi időre megfeneklett. A szabályzat elnöki aláírásának pillanatától használták az új nevüket és alkalmazták a pontosan meghatározott hierarchiának megfelelő belső irányítást és kapcsolatrendszert. A testreszabott szabályzat sajnálatosan nem volt összhangban sem a 77000/1922 B.M. sz. rendeletben megfogalmazott követelményekkel, sem a Magyar Cserkész Szövetség alapszabályzatában, a „főkegyesület” létrehozására vonatkozó követelményekkel, azért azt az alispán visszaküldeni kényszerült, mint miniszteri jóváhagyásra alkalmatlant, hiszen azt a cserkészrepülők közgyűlése sem hagyta jóvá. A repülőtér állapota ismét

arra indította a szentesi repülésért felelős vezetőket, hogy kérjék a tulajdonost, a várost a polgármester útján, hogy a tavaszi kezdés előtt tetesse rendbe az ismét zombékossá vált középső területet, ami már a repülés biztonságát veszélyezteti. A repülőtér nemzetközi jelzéseit benőtte a fű, amit kaszálni szükséges és újra kell meszeltetni. A hangár mellé telepített vécét és az ahhoz közeli Lakos tanya trágyadombját is kéri zöld, élősvénnyel eltakarni, nemcsak esztétikai okokból. A huszárezred parancsnokának, Pallay ezredesnek ideiglenesen (bérbe) adott városi tulajdonú garázt – előzetes egyeztetés után – kéri, amíg nem készül(nek) el a repülőtéri új épület(ek). A február elején benyújtott kérelem, ami a már meglévő gépkocsitároló padlózatának javítását és meszelését is tartalmazta, meghallgatásra talált és a hónap végéig, a repülés tavaszi indulásáig elkészült, illetve használatba került.

A repülőtéren március 15-ére szinte tengerré lett, hatalmas víztömeg hullámozott rajta. Az történt, hogy a télen leesett hó a mélyen fagyott földre hullott és most az olvadáskor, a magasabban fekvő tőkei, kistőkei területen felgyülemlett vizet a Veker csatorna nem volt képes elvezetni, megtelt a meder, így a fagyos hóle visszaduzzadt a repülőtérre és elöntötte Héked-Újtelep házait is. Éppen kezdődhetett volna a tavaszi repülés, amikor rájuk tört a hideg vízáradat. Elvileg vitorlázhattak volna, ha lett volna vitorla a vitorlázó repülőgéjükön, no meg úszótalp is. Csak hogy nem volt, bár lehetett volna. „Miért lett volna? – elvégre nem tengerészpilótákat képeztek Szentesen“ – mesélték egy évtizeddel később az öreg pilóták akkori évődésüket. Az „1940. év egyébként a legrosszabb évünk volt, mert emberemlékezet óta nem volt olyan rossz idő, esős, szeles nyár, mint ebben az évben.” – jegyzi meg visszafojtott rosszállással v. Bogyay Kamill az alapszabály mellékletétől készült, repüléstörténeti összefoglalójában. A hosszantartó, mélyreható téli

fagyra jött árvíz megtette a hatását. A frissen épült hangár, erre a nem várt természeti erőre megmutatta gyenge pontjait. Bogyay Kamill április közepén írott levelében kéri az alispán segítségét a hangár műszaki felülvizsgálathoz. Véleménye szerint az építkezésnél szabálytalanság(ok) tör-tén(het)tek, mert a szigetelés és a burkolás „felületesen lett elvégezve, mert az olvadó hólé, az eső befolyik, az ajtók sem zárnak jól, mert a homlokzati gerenda megsüllyedt”.

Egyre gyakrabban került elő a nagy terv, a létezés negyedik évében már nyíltan hangoztatott gondolat, hogy „Szentest a sport-repülés centrumává kell fejleszteni”. Különösen a téli álmából ébredő repülés, a tavaszi szárnybontás idején, a gyakorló repülés első napjaiban kerültek felszínre ezek az évek óta dédelgetett plánumok. A február végi Szentesi Napló is ezt a megvalósításra váró idilli képet vetíti az írás címének, és azzal zárja eszmefuttatását a hír szerkesztője is, hogy a „fejlődési ütemet értékelve ez nem tűnik elérhetetlen célnak.” A *Magyar Szárnyak* márciusi száma közli, hogy hol lehet a 36 tagedyesületnél (ez 1940. márciusi adat) a tavasszal induló vitorlázó repülő kiképzésre jelentkezni, közte a szentesi cserkészrepülők is.

Már március végén közzétették a Bács- és a Békés, illetve Csongrád vármegyei hír-harsonákban a szentesi cserkészrepülők nyári, haderőn kívüli kiképzőtáborok toborzóját. Vitéz Bogyay Kamill százados, ügyvezető és sportelnök írása a kezdő fokozattól a B/II. vizsgáig ígért lehetőséget július 1-től 30-ig, illetve az augusztus 1-től 31-ig tartó 4-4 hetes vitorlázó repülő táborok alatt.

Gépekből 2 darab Zöglinget, 6 darab Tücsköt és 2 darab Vöcsök típusú gyakorló gépet kínál az 5 csörlőautóhoz és még hozzá a szükséges műszaki segédeszközöket. Parádés az oktatók szereposztása is. Az országosan is jól ismert helyi oktatók mellé Almásy Ede Lászlót (Teddyt, a négy évvel később „Angol

beteg”-gé lett univerzális repülőgép-vezető) a kairói állami repülőiskola parancsnokát és Hefty Frigvest, az egykori táborigót, az országos repülő és csörlőkezelő főoktatót.

Csongrádvármegyei Cserkészrepülők Egyesülete augusztusi táborából ad rövid tudósítást a Körösvidék című lap Dubravcsik Lászlótól a Békés megyei repülő növendéktől kapott írás alapján „Levél a szentesi repülő táborból” címmel. Nagy tisztelettel ír Schlett László segédoktatóról. A szerző pontosan leírja a tábor napi programját. Szállás (a Damjanich utcai) iskolában. Öt órakor ébresztő. Mosdás, egy zsíroskenyér gyors elfogyasztása és félóra múltával a csoport már kinn van a repülőtéren és percekkel belül indul az első felszállás. Feladat: ugrásból, 5-10 méter magasságból siklás, amíg a gép a levegőben van, a szárnyakat vízszintesen kell tartani, és kilebegtetve leszállni. Nyolc órakor reggeli és utána folytatódik a repülés. Ebéd, repülés, vacsora, pihenés. Így ment ez négy héten keresztül. Minden vasárnap istentiszteletre mentek a növendékek a felekezetüknek megfelelő templomba.

Országos toborzással 50-50 fővel, július és augusztus hónapban háromszor négyhetes tábor terveztek a szervezők, melynek végeredményéül az A, illetve a B vizsgát tűzték ki. A legjobbakat azzal is kecsegteti a hirdetés, hogy saját motorosgép vontatással, vitorlázógépen magasabb fokra is léphetnek. A csörlővontatásos kiképzéssel párhuzamosan a nagyobb teljesítményjelvénnyel rendelkező növendékeknek a vontatásos repülés elméleti és gyakorlati kiképzése is megkezdődik. Augusztusban kb. hat motorosgéppel és nyolc nagyteljesítményű vitorlázógéppel szerveződik a tábornak ez a része. A teljesítménytáborba a budapesti Meteorológiai Intézet különítménye is kitelepül, hogy a pilótákkal előre közölhessék a várható időjárási elemeket, illetve teljesítményüket műszeresen is, pl. barográfal (magasságíró) értékelhessék. Elsősorban a megyei és a környékbeli

16–19 éves fiatalok jelentkezését várják.

A kedvezőtlen időjárás miatt eddig alig tudtak repülni, ezért a már meglévő szentesi növendékeket nagyobb intenzitással és tovább bővülő létszámmal szeretnék indítani a nyári kiképzésbe. Döntően középiskolásokat várnak. Azért, hogy napi 1,20 pengő ellátási költséget megfizetni képtelen szegénysorsú fiatalok is résztvehessenek a haderőn kívüli repülőképzésben, a lakosság anyagi és természetbeni támogatását kérik és várják a cserkészrepülők vezetői, mert egyedül nem képesek átvállalni az így reájuk háruló többletköltséget. Természetesen csakis honvédelmi célra, a szellemileg és fizikailag kiválóan alkalmas fiatalok ellátásához kérik a segítséget, akik szeretnek repülni, és a magyar légierő szolgálatába kívánnak állni. Csak így, a társadalom segítségével képesek elérni életük legszebb álmát. A repülő kiképzés rendszeressé tételével évi 400-500 fővel remélik emelni az idegenforgalmat, a városba látogatók számát. Kérik is a repülőtérhez közel lakó háztulajdonosokat, akiknek kiadó szobája van, vagy esetleg házrészét tud bérbeadni, jelentkezzenek a repülőirodában, a Petőfi u. 1. sz. alatt, (ma a nyomda foglalja el az egykori klub helyiségeit).

Május elsején felröppent a hír, miszerint a Magyar Aero Szövetség motoros repülőgép<sup>3</sup> ajándékozással ismeri el a szentesi cserkészrepülők munkáját. Nyilvánvalónak látszott, hogy Horthy István szentesi látogatásakor tett „kiérdemelték” kijelentése érik valósággá. Az ajándékot vitorlázó repülőgépek vontatására és kiképzésre lehet használni, – közölte a hírt vitéz Bogyay Kamill százados a Szentesi Napló hasábjain. Okát csak sejteni lehet, de ez az ígért motorosgép nem érkezett meg Szentesre.

„Nagy lökést adott a vásárhelyi repülés ügyének a szentesi cserkészrepülők – múlt évi, 1939-es – látványos repülőbemutatója, amikor a rossz idő ellenére is várakozáson felüli nagy tömeget győzött meg a repülősport

szépségéről és veszélytelenségéről.” – írja az 1940 júliusi Magyar Szárnyakban Hódy Imre. A bemutatót megelőzően, még ’39 novemberében, Walter Tibor algyői főoktató segítségével megalakult a Hódmezővásárhelyi Sportrepülők Egyesülete. Elnök: dr. Simkó Elemér főispán; ügyvezető elnök: Pásztor Imre kórházi szemész főorvos; főtitkár: Csergő István tanár; titkár: Kiss Gergely. Időközben Szegeden megalakult a Pálffy Dénes cserkészrepülő őr, amely magját alkotja a majdani repülő cserkészek csapatának. Végére a vásárhelyi rendezvény az ő munkájuk eredményeül született siklógép keresztelője okán szerveződött.

A május végén megjelenő Szentesi Napló és a megyei napilapok a június 2-ra tervezett hódmezővásárhely-népkerti lóversenyteri vitorlázórepülő bemutató, „légibombázás- és ballonvadászat ...”, motoros sétarepülés, ejtőernyős ugrás, modellverseny programjától voltak hangosak. Az utasrepültetést a szegedi katonai repülők vállalták. Az eseményt a sportrepülők és cserkészcsapatok közös ünnepének hirdetik. A vásárhelyi cserkészek építettek egy Zöglinget, – közlik a megyei, helyiérdekű napilapok, a Magyar Szárnyak tudósítója Tücsök-ről ír, – amit ekkor és itt terveznek bemutatni a város lakosságának. A műegyetemi repülők mellett részt vesznek a bemutatón a szegedi és az algyői, valamint a szentesi pilóták is.

Annak ellenére, hogy az időjárás nem fogadta kegyeibe a rendezvényt, mintegy tíz-tizenötezer nézőt vonzott. A repülőnap bevételéből csörlőautót terveztek vásárolni. A repülőtérré avanszált lóversenyteren megkezdődött az ünnepség. A délelőtti modellező versenyt követően, ebéd után két órakor Simkó Elemér Vásárhely főispánja nyitotta meg a rendezvényt, melyet megtisztelt vitéz dr. Bonczos Miklós államtitkár. A gépszemle utáni gépkeresztelón a főispán felesége Simkó Elemérné Pacsirta névre keresztelte a Zög-linget, majd Massányi Sándor



a szentesiek főoktatója repülte be az új gépet és ezzel kezdetét vette a bemutató programja. Az erős, lökéses szél ellenére is vállalta a repülést v. Bogvay Kamilló is. Vöcsökkel mutatott be bravúros fordulózt, amit (akkor még) szívesen emlegettek műrepülésnek. Ez után a műgyetemiek következtek. Az eredetileg nyolc legújabb típusú gépre tervezett bemutatóból végül is Tasnádi László és Pettendy János repülésében lehetett gyönyörűsége, öröme a nagy létszámú érdeklődőnek.

Hódmezővásárhely az Algyő és Szentes közötti lavírozó diplomáciai taktika helyett – érthető módon – önálló repülő szervezetet és saját repülőteret<sup>4</sup> akart. Nem a városon múltott, hogy a szándék nem kapott szárnyakat. A vásárhelyi repülni szándékozó fiatalok Algyő és Szentes között megosztva tanulhatták a repülést.

A másik véglet, – ami ugyancsak a szentesiek erőfeszítésének értékét emeli, – amikor a városvezetés tűzzel–vassal hadakozik a területén létesítendő repülőteret és egyesület ellen. A Szentesi Napló 1940. június 25-i számában megjelent hírt elolvassva, már a címéből is az ironia perzsel, „Makó repülőteret kapott” – írja az anonim szerző, majd így folytatja, – „A szegedi repülőteret parancsnoksága egy kétfedelű Fokker repülőgépet bocsájtott a makói Gimnázium rendelkezésére, hogy megismertethessék a diákokkat a repülés gondolatával. [...]” A motor nélküli géppel 20 fillérért „lehet repülni, [...] Makó tényleges lenézésére [...]. Makó nem érdeklődik a repülés iránt. [...] Még az Aero Kör megalakulásának gondolata is vízbe esett.” [...] „Egy vörös rézgarast sem voltak hajlandók áldozni rá illetékes és illetéktelen körök.”

A *Délmagyarország* 1940. augusztus 22-i számában megjelent hír is hasonlóképpen számol be a makói helyzetről, bár az optimista cím a „Vitorlázórepülő-képzés Makón”, többet sejtet, mint amiről az írás számot ad. Arról értesíti az olvasót, hogy Walter Tibor az algyői vitorlázórepülő főoktató elméle-

ti foglalkozásokat tart a városban. Makón ennek dacára sem lett repülőter, ezért a sikeresen vizsgázó fiatalok töredéke – 3 fő – a gyakorlati kiképzést Algyőn kényszerült megkezdeni.

Az előző évi repülőnap után az orosháziak azt remélték, hogy gyökeret vert náluk is a repülés. Hézer Béla bankigazgató a repülőbemutató első szponzora szerint a rendezvény megteremtette az orosházi repülés alapját. Hogy e szándékukban egy év után sem tudtak pozitív eredményt felmutatni, dr. Balázs Ambruzs ügyvéd úgy gondolja, sőt határozottan állítja, hogy „Szentes és Orosháza repülő vetélkedése van a háttérben, amit előbb–utóbb meg kell oldani.” Nagy valószínűséggel telitalálatos Balázs doktor észrevétele, mert vitéz Bogvay Kamilló a szentesi repülőteret vezetőjének nyilatkozata a Magyar Szárnyakban éppen ezzel a gondolattal cseng egybe, – idézem – „... nem kell [...] minden helységben repülőteret és tanfolyamot berendezni, mert ez költséges és az erők szétforgácsolásához vezet. [...] Szentes állandó és rendszeres repülőüzemet tart fenn. Nagyszerű repülőtere, felszerelése, gépparkja, táborozásra alkalmas helyiségei, oktatókara van.” Mi tagadás benne, ha elvonatkoztatunk az orosháziak lokális érdekétől, teljesen logikusan cseng a Bogvay nyilatkozat.

Nincs megbízható adat arról, hogy Békés megyéből hányan tanulták szentesen a repülést, viszont számos dokumentum mutatja, hogy virágzó kapcsolat volt Békéscsaba és Szentes között. A város cserkészrepülői várták a csabaiakat, hiszen az 1940 augusztusában hozott közgyűlési határozattal eldöntötték, hogy Csaba 1 400 P-vel támogatja a szentesi cserkészrepülőket, amiért a növendékeket oda és vissza szállítják, illetve oktatják. Gyaníthatóan a csabaiak így akartak szabadulni a HMNRA támogatása alól, illetve a várható repülőter építés terheitől, – jegyzi meg a *Békés kék ege alatt...* című könyvében Machalek Ist-

ván, majd így folytatja, „ennek a hitelét látszik igazolni a Gyulán ülésező Békés megyei Törvényhatósági Kisgyűlés 1941. március 14-i határozata.” A testület (Kisgyűlés) visszaadta az 1940 augusztusában kötött egyezményt azzal, hogy tegye megfontolás tárgyává a képviselő testület, nem lenne e hasznosabb, ha a szentesi repülőknél fizetett összeget inkább a Békés megyei Cserkészrepülő Egyesületnek juttatnák? A Békés megyeiek nem vállalták a visszalépést. A Törvényhatósági Kisgyűlés – kénytelen-kelletlen – megszavazta az 1 400 P-t. A szentesi cserkészrepülőknél júliusban sem jött rosszkor a végül is 1 379 pengő 80 fillér támogatás, – vagyis a kevésbé költséges terhet vették a vállukra. Ezért 1940-ben kilenc békésmegyei fiatal kapott „B” vizsgával záruló kiképzést, majd 1941 nyarán a hathetes táborban Baji István is A, majd B vizsgát tett.

A puskaporos nemzetközi léggör nem kedvezett, a korábban tervezett nagy-szabású repülőnap megrendezésének. A cserkészrepülők vezetősége úgy döntött, hogy a nagy várakozás ellensúlyozására, kárpótlásul 1940. június 29-én díszszemlével egybekötött repülőbemutatót tart. A délutáni program vitéz dr. Bonczos Miklós államtitkárnak, a szentesi cserkészrepülők alapító elnökének protokolláris díszszemléjével kezdődött. Azon mintegy ötven növendék vett részt a szentesi és a város-környéki helységekből, és néhány, vendég például az MSrE sportrepülői közül Hanzí, vagyis Pettendy János pilóta, aki a rendezvény záróakkordjával mutatott be Pilissel, vontatásból műrepülést. A repülő műsor a csörlő iskola alapfeladatainak bemutatásával kezdődött. A Tücsökkel „A” vizsga feladatot Gullay Mihály növendék, majd a magasabb fokozatot a B vizsgát, Ruzs Molnár Ferenc mutatta be ugyancsak Tücsökkel. Magas start következett, ismét csörlésből, mellyel Schlett László segédoktató gyönyörködtette meg a nagy számú nézősereget. Újabb magas start,

de mostmár Vöcsökkel repülte Szabó János szentesi növendék.<sup>5</sup> Magas start után elemi műrepülést mutat be Vöcsökkel vitéz Bogay Kamill százados, oktató, ami döntött fordulókból, körözésből, nyolcasozásból, csúsztatásból és végül cél-raszállással fejeződött be a repülő díszszemle. Starthelyi ülőhelyekre csak a meghívottak mehetnek be. A repülőnap (kivételesen) ingyenes volt, de a nézők csak a repülőtéren kívül helyezkedhetnek el.

Vitéz Bogay Kamill – időközben csendőr őrnaggyá előléptetve – (akit június 28-án a MAeSz elnöki tanácsának tagjává választottak) november elején újabb kéréssel fordult a polgármesterhez. Közölte, hogy a HMNRA Szentest a haderőn kívüli repülő kiképzés vidéki központjává tervezi fejleszteni. A Felsőcsordajáráson egy minden követelménynek megfelelő hangárt és a repüléshez nélkülözhetetlen épületeket akar létesíteni. A költségeket a HMNRA vállalja magára. Csupán azt kéri a beruházó, hogy a kiképzéshez szükséges területet biztosítsa a város, és a repülések idején szüneteltessék meg, illetve tiltsák a legeltetést. December 10-én, az újabb beadványban a cserkészrepülők parancsnoka közli a polgármesterrel, hogy a kiképzőkeret már 1941 tavaszán megkezdí munkáját, ahová elsősorban a környék fiataljai kerülnek bevonásra. Az építkezést vállaló HMNRA kikötése, hogy a város legalább 25 évre bocsájtja rendelkezésére a repülőter területét. A villanyt is szándékoznak kivezetni, amihez kérik, hogy a vezetékek építés tervét a városi műszaki hivatal készíttesse el. A beruházás költségeket ez esetben is a HMNRA viseli.

Július 1-én megkezdődött, a korábban meghírdetett háromhetes, haderőn kívüli vitorlázó repülő tábor. Budapestről, Kecskemétről, Szolnokról, Hódmezővásárhelyről, Szegedről, Kiskunfélegyházáról, Csongrádról, Kunszentmártonból, Szarvasról, Békéscsabáról, Orosházáról és a környező falvakból rekrutálódott a tábor

70 fős lakossága. A szálláshely a Honvéd utcai Elemi Népiiskolában (ma Damjanich utcai Általános Iskola) volt, ami 300-400 m-re van a repülőtérről, mégis gépkocsival szállították oda a növendékeket. A tábor parancsnoka vitéz Bogyay Kamill csendőr százados, vezető oktató Mas-sányi Sándor, a műszaki főnök Vass Mihály hangármester volt. Az első nap orvosi vizsgával és elméleti képzéssel telt el. A néhány nappal később megjelenő Szentesi Napló korrigálta a korábban közölt írását, miszerint a tábor csak kéthetes lesz, így az július 15-ig tart és azt a lényeges hírt is hozta, hogy az orvosi vizsgán valamennyi jelentkező megfelelt. A júliusi tábor növendékei közül tudjuk a jelentések alapján, hogy sikeres A vizsgát tett Bakos Béla, Armai Lajos, Kovács László, Rózsa Raimund, Szávai József, Trinosty József, Diklics Aladár, Ko-roknay Albert, Damkó Sándor, Márk Ferenc, Németh József, vitéz Berényi Károly, Kovács T. Tibor, Kőszegfalvi Aladár, Krom-paszky Ivor, Cz. Veres Gábor és Kapitány Jenő, összesen 16 fő. B vizsgáztak: Süveges Ernő, Hegyessy Gyula, Nemesvári Ervin, Tapasztó János, Hegedűs Imre, azaz öt növendék. Az első két hét után csak azok maradtak a táborban, akikből kiolvasható volt, hogy eredménnyel képesek azt befejezni. A szentesi táborban júliusban 1105 felszállással 6 óra 42 percet repültek. Géptörés nem volt.

Az augusztusi táborban sikeres A vizsgát tettek: Kérges László, Borbély László, Szávai József (II.), Roedier Albert, Szávai Ferenc, Nagy János, Olajos József, Balogh Sándor, vitéz Várady Barnabás, Lakatos István, Csontos János, Dékány Tibor, Majoros Béla, Terescsényi Endre és Moravcsik Lajos. B vizsgát tett: Janó István. Összfelszállás: 1376. Az összes repült idő: 3 óra 21 perc 50 másodperc. Személyi sérüléssel járó gépsérülés nem volt.

Szeptember hónapban a szentesi csoport növendékei közül „A” vizsgát tett Volent János. Ebben a hónapban 55 főszállással már

csak 3 percet repülhettek az egyesület tagjai. A júniusi 21-én B vizsgázott Sebestyén Béla csak adminisztrációs hiba miatt kerülhetett, nyilvánvaló tévedésből a szeptemberi vizsgajelentésbe. Októberben az egyre romló idő, a szokatlanul sok esőzés miatt csak két alkalommal tudtak repülő üzemnapot tartani, amikor is 19-én még sikeres A vizsgát tudott tenni Gyenes Mihály. A tizedik hónapban 104 felszállással csak 54 percet lehetett repülni. Novemberben és decemberben a kedvezőtlen időjárás és a rossz, a felázott talaj miatt üzemszünet kellett tartani.

Október 20-án, vasárnap magasrangú vendégek érkezését jelezték. Vitéz Laborczffy Rezső repülő ezredes, a HMNRA ügyvezető elnöke és gróf Almágy László Ede, a vitorlázó repülők országos felügyelője látogattak városunkba, hogy megtekintsék a helyi repülők felszerelését, a gépparkját, irodáját és a növendékeket. Egybehangzóan kinyilatkoztatták, Szentesen minden feltétel adott ahhoz, hogy az ország első repülő bázisa lehessen. Ekkor és itt kérte föl v. Laborczffy Rezső ezredes dr. Molnár Imrét, Csongrád vármegye főispánját a létesítendő bázis építési felügyeletére és a majdani résszámlák utalványozására. Az itt lerakott alapokra érdemes építeni, fejleszteni, – mondották és megerősítették a korábban született elhatározást, miszerint a következő év tavaszán megkezdődik a fejlesztő építkezés. Ekkor erősítették meg a korábban fölkerített v. Bogyay Kamill erdélyi delegációban történő részvételét is.

A szentesi cserkészrepülők eredményeinek elismerése volt az a gesztus, amivel a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap felkérte vitéz Bogyay Kamill csendőr őrnagyot, a cserkészrepülők ügyvezető elnökét, hogy szíveskedjen részt venni az Erdélybe utazó szakmai küldöttségbe, még az év novemberében. A trianoni diktátummal Romániához csatolt országgrészvisszatérése után, levél érkezett a HMNRA vezérkarához, a sportrepülés

megszervezését kérve. A honi motoros és a vitorlázó repülés legjobbjaikat kérték fel terepszemlére abba a delegációba, amely hivatott volt Nagyváradon, Kolozsvárott, Marosvásárhelyen kiválasztani a sportrepülésre legalkalmasabb területet. Tasnádi László, Almásy László Ede és az Alap több kiválóságának társaságában utazott vitéz Bogyay Kamill is. A HMNRA-nak ez a taktikai lépése azt a célt szolgálta, hogy már 1941 tavaszán megindulhasson Erdélyben is a sportrepülés. Tárgyaltak a nagyobb városok vezetőivel a helyi lehetőségek biztosítása és a sportrepülés támogatásának fölmérése céljából. Feladatuk volt megtalálni azokat a helységeket, ahol a legnagyobb az érdeklődés és legnagyobb az ambíció a sportrepülés megteremtése iránt. Hazatértük után indította meg az Alap a „Repülőgépet Erdélynek” gyűjtőakciót.<sup>6</sup> E mozgalmi keretet öltött nemes feladatnak sajnos alig volt értékelhető fogantatja Szentesen. Az 1940. évben a kezdők létszám 34 fő. „A” vizsgás 21 fő, „B” vizsgás 15 növendék, „C” vizsgája 6 főnek van. Hatvankilenc reptülő üzemnapon 3184 felszállással, 29 óra 53 perccel 36 „A” és 9 „B” vizsga született.

Elérkezett az 1941. esztendő. Németország hazánkon keresztül támadta meg

Jugoszláviát, 1941. április 6-án. Április 7-én a Jugoszláv Királyi Légierő 8. bombázó ezredéhez tartozó Bristol Blenheim gépek támadtak magyarországi célokat, német vasúti szerelvényeket, Pécs és Szeged városát. Április 11.-én megindult Jugoszlávia ellen a magyar hadsereg is, visszafoglalni a hazánktól trianonnal elcsatolt bácskai trületeket.

*Kassa bombázásának tényét szovjet provokációnak minősítette a magyar kormány és 1941. június 26-án, a Magyar Királyi Honvédség is csatlakozott Németország Szovjetunió ellen indított hadjáratához. Németországnak elsősorban a magyar nyersanyagra, élelmiszerre, döntően katonákra volt szüksége. A háborút elkerülendő, volt egy békésebb megoldást kereső katonai csoport is. Közép-európai hatalmi érdekből a fegyverkezést, az erő demonstrálását szorgalmazták, így gondolták elkerülni a II. világháborút. Ők tudták, hogy a gazdaság teherbíróképessége és a hadsereg technikai felkészültsége csak évek múltával éri el alkalmasságát a támadásra. Horthy Miklós is tudott a létezésükről. Ezt a csoport egyik képviselője, vitéz Szombathelyi Ferenc vezérezredes fogalmazta meg Munkácson a VIII. hadtest parancsnoki értekezletén. Szavait – néhány nappal hazánk II. világháborúba lépése előtt – n. Plathy Árpád őrnagy, az ungvári repülőter akkori parancsnoka vetette papírra. „Fel kell készülnünk mindenre” – mondta Szombathelyi vezérezredes. „A mi feladatunk az, hogy lábhoz tett fegyverrel vészelyjünk át a háborút. Feladatunk, hogy felkészüljünk, és alaposan felfegyverkezzünk. Másként fognak beszélni velünk a háború végén, ha három felfegyverzett hadsereg áll majd mögöttünk.”*

1941 a Széchenyi-ünnepségek éve is volt. Ebben az esztendőben ünnepelte hazánk országépítő nagy fia



B VIZSGA ELŐTT, A STARTRA KÉSZ VÖCSÖK NYERGÉBEN A BÉKÉCSABAI KARSÁNYI BANDI, AKI A SZENTESI REPÜLŐTEREN TANULTA SZÁRNYALÁS TUDOMÁNYÁT, 1940 (DR. ELEK LÁSZLÓ ARCHIVUMÁBÓL)

születésének 150. éves jubileumát. A megemlékező sorozat kezdetén, az április 8-i újságok légtalmai felhívással jelentek meg. A hatósági szolgálatba beosztottak azonnali jelentkezését közlik. Előírják az elsötétítést, a padlások lomtalanítását, a telefonhasználati korlátozást, amit csak légtalmai vagy segélykérés ügyében lehet igénybe venni. Közölték a légiriadó és a légiveszély elmúlt jelzések esetén követendő állampolgári magatartást. A légtalmai készség 20-án megszűnt.

A szentesi lapok a húsvéti ünnepek örömeiben éltek. Meg sem említették Szeged bombázását, csak a Bácskában előnyomuló magyar csapatok dicsőségeiről számolnak be.

1941 tavaszán a folyók áradása, az özönvizet idéző esőzések, árvíz- és belvízveszélyt hoztak, pedig v. Bogyay Kamill már az előző, a 1940. évről is úgy nyilatkozott, hogy ez az esztendő „... a legrosszabb évünk volt, mert emberemlékezet óta nem volt olyan rossz, esős, szeles nyár, mint ebben az évben.”

Az 1941-ben induló létszám: 51 működő tag, gépállomány: 7 darab siklógép, 3 db iskola vitorlázógép, 1 db gyakorló vitorlázógép és 1 db teljesítmény vitorlázógép. Ez az esztendő volt az, amikor a repülő kiképzést teljesen új alapokra helyezték a szentesi cserkészrepülő. Így ír erről az elhatározásukról v. Bogyay Kamill az ügyvezető és sportelnök: „A régi kiképzési elvekkel szakítottunk, ennek lényege az volt, hogy repülő kiképzést a nyári tanfolyamokra korlátoztuk, illetve a súlypontot ezen a évi 3-3 hetes úgynevezett csörlőüzemű tanfolyamra helyeztük. Ez magában nem lett volna baj, de maga a kiképzés rendszertelen volt, mert a nyári tanfolyamainkra az ország minden



A TÖRT-, MÁSKÉNT SIRÁLY SZÁRNYÚ, HA-3014 JELŰ PILIS (R-08A), ÜLÉSÉBEN PAP LÁSZLÓ NÖVENDEKKEL 1943-BAN A SZENTESI REPÜLŐTÉREN (PAP LÁSZLÓ-ARCHÍVUM)

részből jelentkezhetnek, ennek eredménye az lett, hogy a jelentkezők egy részét a tanfolyamok után többé nem láttuk, legfeljebb a következő év nyarán, mert a nagy távolság miatt szó sem lehet arról, hogy az évközi állandó repülőüzemünkön az illetők részt vehessenek. Ennek a következménye az volt, hogy az illetők hiányos repülőképzéssel jelentkeztek a légi-erőhöz, azt a tévhitet kelteve, hogy a motor nélküli repülő előképzés nem éri el a kívánt célt. Ez így is volt, de csak ilyen rendszertelenül és hiányosan előképzett növendékekkel.

A Magyar Aero Szövetség is kiadta ez évben az egységes repülőképzési tervét, a repülőképzést e rendeletnek figyelembevételével szerveztem meg, mint a haderőn kívüli motor nélküli repülő előképzést. A mi kiképzési rendszerünk lényegileg is eltér más kiképző keretek munkájától, mert Szentes önmaga képtelen arra, hogy egyetlen középiskolájával az egy keret számára előírt 65 fős létszámot fenntartsa, és azt állandó utánpótlással is ellássa. Szükség volt tehát arra, hogy a többi és főleg a környékünkön lévő városok középiskoláinak ifjúságát is beszervezzem, hogy keretünket állandó létszáma meglegyen és az állandó utánpótlás

rendelkezésre álljon.

Az érdekelt városok és vármegyék közgazgatásának vezetőihez, a főispánokhoz és polgármesterekhez átiratokat intéztem, az összes körzetünkhöz tartozó középiskolák igazgatóságait és a levante parancsnokságokat megkerestem, részletesen ismertetve kiképzési tervünket, reámutatva a repülés honvédelmi fontosságára. A célt még jobban elérendő, e városok középiskoláinak iskoláinak ifjúságát személyesen előadások keretében győztem meg arról, hogy reájuk a magyar Hazának nagy szüksége van. Egyes helyeken bemutató, propaganda repüléseket végeztünk a középiskolák diákságának a szülők jelenlétében. Ilyen alkalommal a nálunk már kiképzésben részesült és jól repülő diák gyerekeket szerepeltetjük, ezt látva, hallva a szülők, felengedtek és megadták a sok diák által oly nehezen megszerzett beleegyező szülői nyilatkozatot.

Szenteshez, mint (vitorlázó)repülő központhoz tartozik Csongrád, Kiskunfélegyháza, Kecskemét, Nagykőrös, Kiskunhalas, Orosháza, Szarvas, Békéscsaba, Gyula, Hódmezővásárhely és Makó.

E városok [...] ontották a jelentkezőket, úgyhogy a 65 fős keretünk szűknek bizonyult, a [...] legszigorúbb rostálást alkalmaztuk, volt idő, hogy túlléptük a 100 fős létszámot is. Természetesen az ilyen nagy létszám mellett lehetetlen volt a kiképzési tervet betartani és a kiképzést csak az évközi ünnepekre és vásárnapokra korlátozni, mert akkor a növendékekre alig-alig került volna sor, [...] a városok [...] messze voltak tőlünk, (ahhoz) hogy szombat, vasárnap az oda- és visszautazást is számítva az üzemeken résztvehessenek a [...] növendékek.”

Jó megoldásnak bizonyult a teljes létszám négy csoportra osztása, ami szervezeti rendszerében már a kötelező levante oktatásra épülhetett. A hét négy napján, külön-külön más napokon, csütörtök, péntek, szombat és vasárnap vettek részt a kiképzésen. Ezzel

a módszerrel havonta, minden egyes növendékre négy teljes kiképzési nap jutott. Az így biztosított folyamatosság nagy előny-nyel járt. Nálunk a kiképzés márciustól decemberig tartott, de a nyári két hónapban, júliusban és augusztusban 3-3 hetes tanfolyammal egészítették azt ki. Ez a rendszer bevált, amit az elért eredmények bizonyítanak. Ebben az évben hivatalosan is kiadta a rendelkezést a HMNRA, hogy a szentesi repülőtéren egy lakóépületet kell fölépíteni a repülő levonték képzését segítőnek, az eddigi nyári szállás céljára igénybe vett iskola kiváltására. Évközben a városi műhelyünket használtuk erre a célra. A lakóépület fölépítéséhez 40 000 pengőt már kiutalt a Repülőalap. Hogy mégsem fejeződhetett be az épületek fölhúzása, az a tavaszi ár- és belvizek okozta épületkárok miatt történt. „Nem kaphattuk meg a vármegyétől a szükséges téglamennyiséget, mert a természeti károk miatt családok maradtak volna fedél nélkül. Értelemszerűen minden téglát ezeknek a károsult családoknak kellett biztosítani.” (Szentesnek 1941-ben 33658 fő lakosa van. A megélenkült építkezések miatti megélenkült termelésnövekedésből következően, a korábbi évhez képest 90%-kal csökkent a fizetőképtelen vállalkozások száma.)

A tavaszi évkezdéskor bekövetkezett az első szentesi repülő katasztrófa. Május 14-én délután 5 óra tájban nagy gyász érte a szentesi sportrepülőket. A 31 éves Csuray Ernő cserkésztsízt, az Ármentesítő Társulat tisztviselője, a szentesi cserkészrepülés egyik alapító tagja, „B” vizsgás repülő növendék Pilissel, 30-40 méter magasságban, sebességét veszítve, dugóhúzóba perdült és egy fél fordulat után, meredek szögben, orral a földnek csapódott. A sajtóban közölt leírás szerint nagy valószínűséggel a csörlés közben történt kötélszakadás okozhatta a katasztrófát. Másnapon a kórházban, lábtörésből, de meghatározóan a belső sérülésből eredő elvérzés miatt életét veszítette. Néhai Csuray

Ernö családja 1942 februárjában kártérítési eljárást kezdeményezett a polgármesternél a cserkészrepülőök ellen, amit végül a bíróság elutasított, mert a repülőszervezet nem vállal(hat) felelősséget a vezetési hibából következő balesetért, bár a szakértők és a rendőrség is hirtelen közbejött, kivédhetetlenül bekövetkezett baleset<sup>7</sup>-nek minősítette az eseményt. Május 17-én délután helyezték örök nyugalomra a Szeder temetőben.<sup>7</sup>

„Áthelyezik a szelevényi út egy részét”, – röppent fel újból a hír a május végi napilapokban, – a repülőter megnagyobbitása érdekében. „A szentesi vitorlázórepülés oly hatalmas méreteket öltött, ami a repülőter sörgöcs bővítését igényli.” Három, négy esztendővel korábban, pontosabban 1938-ban – mint erre már utaltam – volt ilyen elgondolás, de a HM ajánlata nem szentesi eredetű okok miatt erejét veszítette és elsorvadt. A fölvyillantott katonai lehetőség anyagiak híján megbukott, de a repülőter bővítésének gondolata nem. Most, hogy a kiképző bázis és a laktanyai rész építése a küszöbön áll, ismét felszínre került a bővítés gondolata. A Felsőcsordajárás a lődomb(ok) felőli katonai gyakorlóterrel 200 holdra növelhető. Dr. Dobay István alispán leiratban közölte, hogy az út áthelyezés tervei már készen állnak, a megyei közigazgatási bejárás is megtörtént, csak a városi képviselő testületnek kell az útszakaszhoz a területet biztosítani az idegen terület megszerzésével.

Június 27-én döntött a városi testület az út áthelyezéséről. A vita során csupán dr. Vecseri István városi képviselő kifogásolta a tervet. „Az út nagyon fontos, jó helyen van, célszerűen építették meg. Vigyék el onnan a repülőteret.” – fejtette ki ellenvéleményét a képviselő. A polgármester szavazást rendelt el. A meghatározó többséggel hozott határozat az út áthelyezéséhez hozzájárult azzal, hogy az a szolnoki vasút és a szőlők közötti területen, a sínpárral párhuzamosan húzódjon a nagyhegy felőli részen, annak a

csordajárás felé eső oldalán.<sup>8</sup> Következő lépésként az alispán 1941. október 7-ére tűzte ki a közigazgatási bejárást, melyre meghívta a polgármestert, az Államépítészeti Hivatalt és az érdekelt földtulajdonosokat. A költségeket a vármegye vállalta.

A Szovjetunió ellen indított magyar támadás után számolni kellett a visszavágással. Az 1941. augusztus 21-én kiadott belügyminiszteri utasítás a repülő- vagy ejtőernyős támadások észlelésének azonnali jelentését rendeli el. A napilapok már jóval korábban figyelmeztették a lakosságot, hogy a Szovjetunió rendkívül jól képzett ejtőernyősökkel és nagy hatósugarú repülőgépekkel rendelkezik, és azok támadásától is kell tartani, ami fokozott figyelmet követel a hátsorzágtól. Az ejtőernyős diverzánsok óriási károkat képesek okozni a közlekedési vonalakban, hidakban, alagutakban, energiaközpontokban stb., ami nemcsak a hadiipari termelést, a fronton harcolók utánpótlását késleltetheti, de az anyagi káron túl veszélyezteti a lakosság biztonságát is. A figyelő szolgálat és a jelentés állampolgári kötelesség. Az ingyenes telefon jelentés kódja „ejtőernyős beszélgetés”. Akkor kell a legrövidebb időn belül a rendőrségnek jelenteni, ha idegen repülőgépet lát, rejtett ejtőernyőt talál, netán földreszálló ejtőernyőt észlel a szemtanú.

Néhány nap elteltével jelent meg a légtalmi felhívás is a lapokban. Az ellenséges repülőgépek érkezését, esetleges támadási szándékát rádióon keresztül tudatják a lakossággal. Az érintett körzetekben, városokban szirénahanggal figyelmeztetik a lakosságot az ellenséges repülőgépek berepüléséről, a veszélyhelyzetről. E jelre az állampolgárok óvóhelyre tartoznak menekülni. A rádió jelzésére a hatósági osztagok azonnal kötelesek bevonulni a légtalmi központokban. A sziréna jelére az utakon leáll a forgalom! Ismét lehet harangozni, tűzjelzést adni és egyéb hangjelzést is alkalmazni a szirénák mellett. (Ameddig nem volt sziréna a város-

ban, a légiveszélyt harangok kongatásával kellett jelezni. A légó előtti évtizedekben a tüzet jelezték különböző harangkongatási változatokkal a területek szerinti egyezményes jelekkel az önkéntes tűzoltóknak.) Két riadó között a lakásokra nem vonatkozott az elsötétítési utasítás, az utcák, közterületek és a járművek kivilágítása is kötelező volt. A közvilágítás és a járművek leállítására, a világításuk kikapcsolására a sziréna jelzése adott parancsot. A rendelkezés megszegőit a törvény szigorúan büntette.

A hadügyi kormányzat a 34. sz. Honvédségi Szabályrendeletek és Közlöny c. hivatalos értesítőben, majd a napilapokban hirdette meg azt a lehetőséget, amivel

repülőtiszi beosztásra lehet pályázni, akár földi szolgálatra is a haderónemen belül. Szigorú követelmény a keresztény lét igazolása, még a házastársé is, a nagyszülőikig visszamenően! Az egészségi alkalmasság, a közép- vagy főiskolai végzettség csak ez után jött. A kiskorúaknak szülői beleegyezést kell vinni.

Bármily mostohán bánt az időjárás a repülőkkel, a halálos balesetből is levonták a szükséges tanulságot és amikor lehetett, repültek. Márciusban és áprilisban 192 fel-szállással 2 óra 58 percet töltöttek a levegőben. A májusi és júniusi reptülési összesítő 462 felszállást jelent, ami 7 óra 5 perces repült időt eredményezett és Szentkirályi Endre „A” vizsgáját.<sup>9</sup>

*Július hónapban „A” vizsgázott: Benkő Andor, Albert Mihály, Csürke László, Érszeghy Andor, Schwarcz Kurt, Lackner József, Maloviczky József, F. Nagy Lajos, Inczédy Miklós, Purutcky István, Kenedy Zoltán, Szpevár György, Csanda Ferenc, Fazekas József, Hartai János, Mester László, Retzler Géza, Varga Lajos, Bajza Miklós és Gulyás Sándor.*

*B vizsgát tett: Mester László, (aki 1954-től ‘56 végéig volt a szentesi repülőtér parancsnoka.)*

A júliusi felszállások száma: 1 284. A repült idő: 8 óra 18 perc 26. Augusztus 17-én, 18-án, 19-én és 20-án, az „C” vizsga táborban Vass Mihály hangármester, csörlőkezelő (Szentés), illetve Szabó János (Mindszent), Gullay Mihály és Ruzs Molnár Ferenc B vizsgás karpaszományos leventék Szentésről, vitéz Bogay Kamill csendőr őrnagy, oktató előtt Pilis (R-08c) géppel sikeres „C” vizsgát tettek. Megszerezték a nemzetközi pilótaigazolványra a jogosultságot.

Az augusztusi táborban A vizsgázott Mayer László, Zallár Sándor, Dinnyés Sándor, Fekete János I. és Fekete János II.

„B” vizsgázott Balogh Sándor, Rózsa Raimund, Olajos József, Gulyás Sándor, Hartay Géza és Terescsényi Endre. Az au-



VITÉZ BOGAY KAMILL CSENDŐR SZÁZADOS, A SZENTESI CSERKÉSZREPÜLŐK PARANCSNOKA AZ EGYESÜLET HAJÓZÓ OVE-RALLJÁBAN AT ÉPÜLŐ KIKÉPZŐ BÁZIS TÉGLARAKÁSAI KÖZÖTT 1941-BEN (DR. ELEK LÁSZLÓ ARCHIVUMÁBÓL)



gusztusi felszállások száma: 1 044; a repült idő: 26 óra 4 perc volt. Vitéz Bonczos Miklós dr. belügyi államtitkár, augusztus 14-én meglátogatta az egyesületet, a Csongrád vármegyei Cserkészrepülőök III. kiképző táborát, melynek 22 növendéke van Szentendről, Békéscsabáról, Gyuláról, Bácsalmásról és Kiskunfélegyházáról. Schlett László oktató jelentette, hogy Pilissel (R-08a) csörlésből távrepülésre indult. Egy óra 52 perc alatt negyvenhat kilométert repülve Mezőtúrig jutott el, közben 1800 m abszolút magasságot ért el, ami a csörlés felett 1530 méteres emelkedést jelent. Ezzel a repülésével a „D” vizsga feltételéből az ezüstkoszorús pilóta jelvény két feltételét teljesítette.

Az egyesület elnöke kilátásba helyezte, hogy augusztus 24–27 között a vontató tábor is megtekinti. Az államtitkár-elnök az országos gondok közepette is tudott időt szakítani arra, hogy megtekintse a tábor pezsgő életét. Félórás repülés után érkezett Kőszegi Gyula kétszemélyes Klemm Kl-35-s gépén, majd rövid itt tartózkodás után visszarepültek Budapestre. Négy nappal később történt az eset és érkezett a hír, hogy a Klemm lezuhant. Kőszegi Gyula súlyosan sérült. Szeptemberben A vizsgát tett Gáspár Béla, Négyessy Gábor, Csauth József, Homik Tibor, Kelemen László, Méhes György, Padala Pál és Schlosser Ferenc. „B” vizsgázott Dinyés Sándor, Volent János és Fekete János.

A hónap folyamán összes felszállás 459 volt, ami 6 óra 41 perces repült időt eredményezett. Novemberben „A” vizsgát tett Mátyás Andor, majd „B” vizsgázott Albert Mihály, Benkő Andor, Brücher Mihály, Csanda Ferenc, Csauth József, Dubravcsik Mátyás, Purutzky István, Retzler Géza. Az összes főlászlás csörlésből 176. A repült idő 2 óra 52 perc.

Az 1941. év munkáját a december 5-én kezdődött kétnapos, kétüléssel vontatásos oktatói tanfolyam és vizsga koronázta meg. Az AERO Szövetség biztosította az üzem-



A HA-5006-os jelű Cimborá utolsó felszállása. A csörlés első szakaszában történt kötélszakadás okozta a balesetet, melynek következtében a gép oly mértékben megsérült, hogy javíthatatlanná vált. A BSZKRT-s növendék lábtörésével, Dr. Kunszeri Béla oktató kisebb sérülésével zárult a géptörés (Kosza József Múzeum Kunszeri-hagyatékából)

anyagot, a segélyautót és a tulajdonában lévő, az 1940-ben épült Gerle 17 és 18 vontató gépet. A HA-5006 jelű Cimborá (R-11b)<sup>10</sup> harmadik példány volt az Esztergomban épült 50 db-os szériából. A vadonatúj, az egymás mögötti kétüléssel gépet a Magyar Aero Szövetség a szentesi cserkészrepülőöknek ajándékozta, bár a HMNRA megtartotta a tulajdonjogát.

A Cimborát Gerle vontatta Szentesre a budaörsi Központi Vitorlázó Repülő Telepről. Mind a vontatógépek, mind a vontatott Cimborá már 4-én megérkezett Szentesre, a vitorlázó gép nyergében Döme Bélával<sup>11</sup> és Guelmino László oktatóval. A kétüléssel gépet december 5-én adta át a MA-eSz. a tanfolyam ünnepélyes megnyitóján. Repülő embereknek, aligha lehet adni ennél szebb Mikulás-napi ajándékot. A tanfolyamra a jelentkezett 25 főből valamennyien megje-

lentek. Az ország minden kiképző keretének hivatásos és tiszteletbeli oktatója, részt vett, illetve azok is, akiket fontosnak tartottak még elküldeni az egyesületek.

(Ide a Középen Döme Béla, jobbra. tif file nevű kép. Szövege: Középen Döme Béla a 1938-as szentesi bemutatón. Jobbra mellette Felföldi András, aki a II. világháborúban, mint zuhanóbombázó pilóta halt hősihalált.)

Az 1941. év elején 12 fő kezdővel, 19 fő A vizsgással, ugyancsak 19 B vizsgás növendékkel és 4 C vizsgással, összesen 54 aktív taggal indították az évet. A zárólétszám 81 főre emelkedett (pártoló és tb. tagok nélkül). Az üzemnapok száma 1941-ben 85 nap volt, ahol 4023 felszállással 57 óra 59 perc repült idő alatt 35 A-, 16 B-, 8 C-vizsga született és egy teljesítmény repüléssel zárult az esztendő. Tíz gépsérüléssel járó baleset történt, valamennyi 50% alatt maradt. Géptörés 4 volt. Az ezer felszállásra jutó gépsérülés és törések száma 3,4%-ra emelkedett. Ezzel az eredménnyel a cserkészrepülők között országosan az első helyet érdemelték ki a szentesiek, – nyilatkozta a Szentesi Napló főszerkesztőjének v. Bonczos Miklós a cserkészrepülők elnöke. A nagyszerű eredmények mellett mégis ott ült minden szentesi repülő lelkén a szomorúság, Csuray Ernő bajtársuk elvesztése miatt. A dráma ereje talán fokozottabb volt, (mint máskor,) mert ez az esemény volt az első halálos baleset a szentesi repülés történetében.

## IRODALOM

- SZABÓ JÓZSEF: *Repülési lexikon*. I.–II. kötet. Budapest, 1991, Akadémiai Kiadó.
- JEREB GÁBOR: *Magyar vitorlázó repülőgépek*. Budapest, 1988, Műszaki Könyvkiadó.
- MACHALEK ISTVÁN: *Békés kék ege alatt...* Békéscsaba, 1991, MHSZ Békés Megyei Vezetősége.
- JUHÁSZ GYULA: *Magyarország külpolitikája*. 1919–1945. Budapest, 1969, Kossuth

Könyvkiadó.

*Horthy Miklós titkos iratai*. Budapest, 1962, Kosuth Könyvkiadó.

BATTA SÁNDOR–PUSZTAI JÁNOS: Szentesi sportrepülés rövid története. *Magyar Szárnyak*, 2001. évi évkönyve.

## JEGYZETEK

<sup>1</sup> Ugyanekkor az algyői repülőter építésére 105 000 P jutott, amiből 1940 június közepére elkészült a szentesi hangár hasonmása és egy lakóépület.

<sup>2</sup> Vitéz dr. Bonczos Miklós államtitkárt 1943-ban tb. elnöknek választotta meg az egyesület közgyűlése.

<sup>3</sup> A gép típusára és az átadás időpontjára nem találtam sehol utalást. Csupán feltételezni lehet, hogy az időszak legújabb magyar gyártmányú gyakorló sportgéperől a Leventéről lehetett szó. Előző évben kezdték gyártani a Fábían András tervezte iskolarepülőgépet a mátyásföldi Repülőgépgyár Rt.-nél a Honvéd Légierő megrendelésére. A prototípus berepülését követően elrendelték annak módosítását, ami a Levente II. gyártását eredményezte, de azt már a MAeSz vásárolta meg, meghatározóan vontatási céllal, és a HMNRA támogatásával juttatta el azokat az egyesületeknek, de másfél-, kétéves csúszással.

<sup>4</sup> A repülőternek alkalmas területe(ke)t nem volt(ak) hajlandó(k) sem bérbe adni, sem a városnak elidegeníteni a tulajdonos(ok), mint ahogyan erre már az előzőekben utaltam. Az egyik kiszemelt repülőter a város északi oldalán, a mámai és a tegehalmi részen, a másik a déli oldalon a Népkert vasúti megállóval szemben, a 47. számú műúttól délre, a laktanya vonalától kezdődő legelőn és a mostani motoros cross-pálya területére lett volna. Ezek az említett területek, már 1941-ben is a katonai repülő felderítő út vonalvázatain és 1943-ban a törzstiszti tanfolyam repülő út vonal tervében is – a szentesi és az algyői repülőterek között – úgy volt feltüntetve, mint épülő repülőter vagy kényszerleszállásra máris alkalmas helyek, melyet a Csongrád Megyei Levéltár Hódmezővásárhelyi Levéltárában őrzött, a Hódmezővásárhelyről származó nemes Legéni Bibithy Horváth László repülő őrnagy [Bibe és Góré becenév, a M. kir. I. Honv. Közelfelderítő Rep. Szd. pk-a 1943-ig] hagyatékában föllelhető dokumentumok tanúsítanak.

<sup>5</sup> Mindszinten látta meg a napvilágot. Szüleinek Szentesen temetkezési vállalkozása volt. Repülő hadnaggyá 1944. augusztus 20-án avatták. A honvédségnél a Cékla becenevet kapta vörösbe hajló hajszínéről. A nagy híró Puma ezredhez, a 101/1. századhoz nyert beosztást. 1945. március 9-én Sárbogárd térségében vívott 40 perces légiharcban tűnt el. (M. Szabó Miklós vezérőrnagy, repülőörténész és Tobak Tibor (†) ezredes feltételezés szerint fogságba esett, ahonnan már nem volt visszatérése.) Rendkívüli repülő tehetség volt. Massányi Sándort idézve „azok közül, akiket oktattam Szabó Jancsi és Gullay Miska volt a két legjobb kezű vitorlázórepülő növendékem.” Mielőtt bevonult volna a kassai repülő akadémiára, Manó bá' megajándékozta azzal, hogy búcsúzóul repülhetett az M22-vel. Ez, akkor, egy fiatal „C” vizsgás növendéknek, vitorlázórepülő berkekben, óriási kitüntetésnek számított.

<sup>6</sup> A MAeSz önkéntes országos gyűjtését rövideken, már 1942 márciusában megtiltotta a M. kir. Belügyminiszter a 71.790/1942/V. határozatával, mert a narosvásárhelyiek engedély nélkül indították a gyűjtést, és megtevesztő eszközöket alkalmaztak. Az adományok elszámolásával is jogviták alakultak ki.

<sup>7</sup> Pap László visszaemlékezése szerint: A temetésén sorfalat álltunk. A síremlékén, a neve fölött egy orral lefelé álló repülőgép jelezte beteljesedett sorsát.

<sup>8</sup> A leírás úgy értelmezhető, hogyha a csongrádi sínpar mellett, azzal párhuzamosan vezeték vissza a repülőteret kikerülő utat a szelevényi útra, a repülőtér É-i csücskén túl, az út és a vasút keresztezése fölött. A szolnoki vasúttal párhuzamos vonalvezetés óriási többletköltséget jelentett volna.

<sup>9</sup> A vizsga követelménye: 15-20 m magasról 25-30 mp-es egyenes síklás, szabályos leszállással. A „B” vizsga: letételhez fokozódó magassággal 2 jobb és 2 balforduló szabályos végrehajtása, 2 S-elés, majd 3-5 magas starttal szabályos iskolanégyszög repülése és a leszállójel mellett (jobbról) kilebegtetett földterés. A „C” vizsga követelménye: minimum 10 perc repülés, a csörlési-, vontatási- és lejtő katapult nivó magassága felett, vagy lejtő szélben, minden esetben szabályos leszállás a felszállás illetékességi körzetében. Minden vizsgafokozatnál követelmény, hogy nem sérülhet sem a gép sem a vezetője.

<sup>10</sup> az első három, még kísérleti példány, a Gólya nevet viselte. A 1941. július 21-én kiadott HM sorozat gyártási engedéllyel épült első Cimborá 5004 lajstromjelet kapta. Az első ülés a növendék helye volt, hogy szokja az egyedül repülés érzését. Gumikötéllal-, csörléssel indított és motoros vontatással végzendő kiképzésre egyaránt alkalmas gép volt.

<sup>11</sup> Döme Béla Esztergomban, mint cserkész kezdte a repülést. Mint szegedi repülőmodellező és sportrepülő vett részt Szentesen az 1938-ban rendezett repülőtér-, és az 1939-es hangáravató, gépkeresztelő ünnepségen. Az algyői repülőtér életében a kezdetektől részt vett növendék, oktató, majd 1950. július 31-től a szegedi sportrepülés parancsnokává nevezték ki.

#### LEVÉLTÁRI DOKUMENTUMOK

Csongrád Megyei Levéltár Szentesi Levéltára.  
*Főispáni iratok.* – 594/1941. főisp. sz. A Csongrád vármegyei Cserkészrepülőök használatára a szentesi sportrepülőtéren nyári lakóépület építése tárgyában, a M.Kir. Államépítészeti Hivatalnak Szentes, küldött átirat a HMNRA fölkérésével kapcsolatosan. – 671/1941. fő-isp. sz. Csongrád vármegyei cserkészrepülőök használatára nyári lakóépület építése tárgyában a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap Elnökségének küldött tájékoztatás. – 688/1941. főisp. sz. A Csongrád vármegyei Cserkészrepülőök részére nyári lakóépület építése tárgyában az Államépítészeti Hivatalnak Szentes, – küldött levél. – 747/1941. főisp. sz. A Csongrád vármegyei Cserkészrepülőök részére épülő nyári lakóépület építésének vállalatba adása tárgyában válasz dr. vitéz Meskó Zoltán ny. tábornok, vitézi székkapitány, a felsőház tagnak a 388/msz. 1941. sz. alatt küldött észrevételére.  
*Alispáni iratok:* – 80/ kgy./1938 Csongrád m. város, – 97/ kgy./1938 Mindszent, – 72/ kgy./1938 Tápé, – 179/ kgy./1938 Csongrád m. város, – Csongrád Vármegyei Törvényhatósági Bizottsága a 190/1939 sz. határozata, – 85/ kgy./1939 Sövényháza, – 85/ kgy./1939 Nagymágocs, – 62/ kgy./1940 Sándorfalva, – 351/ kigy./1940. 5892/alisp. – 356/ kigy./1940. 3892-1./alisp., – 379/

kisgy./1940. 5566/alisp., – 373/kisgy./1940. 5647/alisp., – 3795/alisp./1940. Polgármesternek, hogy a város teherbíró képességével arányosan támogassa a cserkészrepülőket. *Polgármesteri iratok:* – 420/1940. sz. levél Közli az alispánnal, hogy a belügyminiszter jóváhagyta a szentesi cserkészrepülőknél adott 10 000 P támogatást az inségmunka alapból, – 5800/1940. A 191/Kgy./1939. sz. határozatával folyósítandó támogatás a szentesi cserkészrepülőknél, *Hor-thy Miklós Nemzeti Repülő Alap levelei:* – 1940/1941. B/I. 1/41. július 1-jén a Csongrád-vármegyei Cserkészrepülőknél nyári lakóépület építése tárgyában a megyei főispánnak küldött válaszlevél. *Csongrádvármegyei Cserkész Repülők iratai:* – 5/3. szám/1939. vitéz. Bogyay Kamill levele Rubik Ernőnek; – 18/1940. jan. 27. „Szervezési szabályzat” megküldése Csongrádvármegye alispánjának; – 12/1940. sz. Támogatást kérnek a gépépítő műhely felszerelésére. Elszámolás megküldése a polgármesternek a szociális alapból felvett 10 000 pengővel; – 28/1940. sz. A polgármestertől kéri a repülőtéri jelzések újrafestését, és a középső terület feltöltését; – 16/1940. sz. A Számvevősegtől kéri szakembert a töb-bezer pengős havi pénzforgalom szakszerű ellenőrzéséhez; – 27/1940. sz. A megyei községek hozzájárulásának szorgalmazását kéri az alispántól; – 1943. május 14.-én elfogadott, az újonnan megalakuló Csongrádvármegyei Cserkészrepülő Egyesületének Alapszabálya-hoz csatolt 2. sz. melléklet, A szentesi cserkészrepülés története 1936-tól – 1943-ig. *Csongrád vármegye Vitézi Szék-*

*kapitány:* – 388/m.sz.1941. sz. Dr. Molnár Imre főispánnak küldött levele, mert a Közszállítási Szabályzattal ütközik, hogy nem vitéz Or-govány János pályázónak adják a repülőtéri építkezést.

*Belügyi államtitkár levele:* – 156527/1940/IX. V. dr. Bonczos Miklós belügyi államtitkár levele Szentes polgármesterének.

*Hadtörténelmi Levéltár:* – Tanulmánygyűjtemény. Tgy. 3327. Winkler L.: Krónika. Magyar rep. története. 27. kötet: 1940. Szittya III. Szentesen. (Fénykép.)

### FOLYÓIRATOK, NAPILAPOK

*Hadtörténelmi Közlemények*, 1992. márc. 1. sz.; – Csongrádvármegye Hivatalos Lapja 1939. december.

*Szentesi Napló*, 1940. jan. 3-i, 4-i, 18-i, febr. 7-i, 28-i, 29-i, márc. 10-i, 13-i, 15-i, 29-i, máj. 2-i, 28-i, jún. 4-i, 11-i, 12-i, 15-i, 20-i, 25-i, 28-i, dec. 11-i, 25-i, júli. 3-i, szept. 4-i, okt. 22-i, nov. 19-i, 1941. ápr. 8-i, máj. 16-i, 30-i, jún. 28-i, aug. 6-i, 20-i, 22-i, 29-i, szept. 2-i, 24-i, 28-i, okt. 12-i, dec. 5-i sz., 12-i száma.

*Délmagyarország*, 1940. jún. 1.-jei, az