

PUSZTAI JÁNOS

Fejezetek a szentesi repülés történetéből

VII. rész *Azúr égen kondenzcsíkok (1942–1943)*



Ebben az évben eddig sohasem látott égi rajzolatokkal ismerkedhettek meg a Kárpát-medence népei. 1943 augusztus 2-án és a hónap utolsó vasárnapján, a délutáni órákban megjelent egy ezüstcsillag, hosszú, szokatlan csóvát húzva maga után, akár egy üstökös. Csak ez a szalaggá vékonyodott csóva növekedett, ahogyan a csillogó mag délről északra haladt. Amikor a tündöklő fénypont már szem előtt vészett, egy hullámosodó csíkkal osztotta ketté láthatártól láthatárig az égboltot. Az új ezüsthévíz csillag Szentesről nézve méltóságteljes nyugalommal látszott úszni az azúrkék nyugati égbolton, mintegy 8-10 ezer méter magasságban. Ez volt a *kondenzcsík*¹, amit két évvel később az egész ország rettegő csodálattal ismerhetett meg.

Még alig alkonyodott, de már voltak, akik tudták, hogy ez a csendes égi tünelemény”angolszász felderítő repülőgép” volt, sőt a repülési útvonalat is ismerni vélték, nevezetesen, hogy a gép a Szabadka–Kecskemét–Ungvár vonalon repült. Erre a „berepülésre” utaló írott anyagot, eleddig sehol sem találtam, csak az ismert adatokból lehet következtetni arra, hogy az Appenini-félszigetről indították. A „csizma” déli részének megszállását követően, az olaszországi Foggia környékén újonnan létesült támaszpontok egyikéről küldhették felderítő útjára.

1942 nagy fejlődés éve volt a szentesi cserkészrepülők életében. Az a lépés, hogy az előző évben megkezdett kiképző bázis építése, – ahogyan Ők nevezték, repülőtelep – nemcsak folytatódott, hanem reményeik

szerint be fog fejeződni a nyári táborok idejére, és létevel meghatározó változást hoz a repülőter életében. Nagy ünnepséget szerveztek az avatásra, amire fővendégül vitéz Horthy Istvánt hívák meg. Már februárban, a cserkészrepülés tízéves² jubileumi ünnepségén ajánlotta fel vitéz Bonczos Miklós államtitkár és vitéz Bogay Kamill Horthy István kormányzó helyettesnek az augusztus 15-re, Nagyboldogasszony napjára,³ a repülők szent védőjének ünnepére tervezett avatás fővédnöki tisztségét. Horthy István a felkérést elfogadta. A cserkészrepülés jubileumáról így ír a Szentesi Napló, „Virágzó fává terebélyesedett az a kicsiny hajtás, amit tíz évvel ezelőtt néhány magyar, lelkes fiatal ültetett el. Belőle nőtt ki a magyar repülés fája.” Ezt a szimbolikus gondolatot természetesen a szentesi cserkészrepülőkre is vonatkoztatta a megemlékezés írója, „... néhány év alatt országos hírnévre tettek szert és többszáz, testiekben és lelkiekben jól képzett pilótát neveltek és nevelnek a honvéd légiőr számára.”

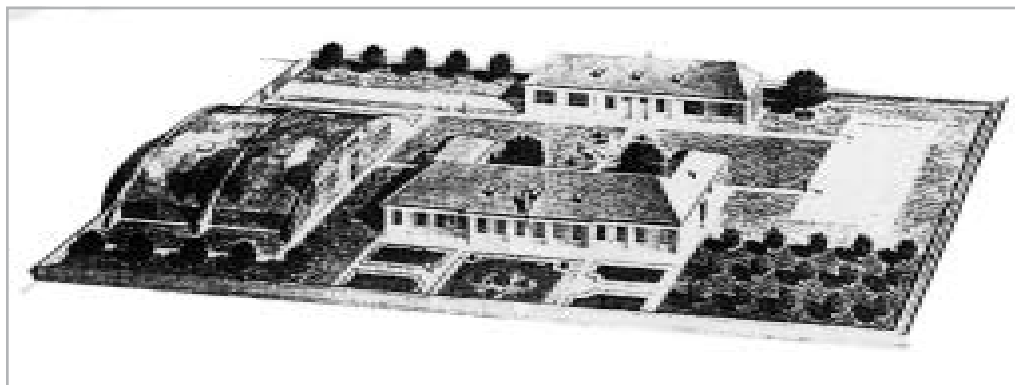
Az ifjúság katonai előképző rendszerében kialakult megosztottságot felszámolandó a Magyar Cserkész Szövetség elsőként csatlakozott az Országos Vitézi Szék nemzetvédelmi munkaprogramjához. Ezzel a lépéssel egyedül, a repülés maradt meg a cserkészeknek a levante képzés valamennyi szakága közül. A HM külön is segítette a sportrepülő egyesületeket azzal a nem titkolt céllal, hogy a tárca anyagi támogatása ellenében 1942-től megkezdik a motornélküli

vitórlázórepülő egyesületek is, a most már kormány szinten is elfogadott előképző keret képzését. Az 1941-ben kezdett szentesi kísérletet követően az országban húsz egyesületet találtak alkalmasnak a képzés folytatására. A HMNRA égisze alatt, de cserkész emblémával három budapesti egyesületnél, Szombathelyen, Szentesen és Kolozsvárott indult útjára a cserkészrepülőkeretképzése.

Április elejére a nyári tervek összeálltak. A terv középpontjába a vontatásos kiképzés és a 3-3 hetes táborok kerültek. A téli elméleti kiképzés már február végéig befejeződött, de a repülés kezdetét el kellett halasztani április végéig, mert a repülőtér víz alatt állt.

Ebben az időszakban az 1659-ben meghalt kieli orvostanáról írnak mind a német, mind a magyar lapok, aki megjövendölte a repülés átkot hordozó vonatkozásait. „Ha az emberek elsajátítják a repülés tudományát [...] új és veszedelmes átalakulás vár a világra! A várakat és a városokat, sőt talán egész tartományokat és országokat nemsokára vagy a levegőben tüzelő ágyúkkal, vagy óriási vasrácsokkal kell védelmezni a levegőből jövő ellenséges seregek ellen, mert különben ezek a seregek, amelyek mintegy a Holdból ereszkednek alá, mindent elpusztítanak.” A jóslat lényege, a levegőből támadó seregek tekintetében, beteljesedett. Az „óriási vasrácsok” helyett már 1941-ben elrendelte a

Belügyminisztérium a rejtés céljából fontos fásítást a városokban. Folytatódott ez az álcázási szándék 1942 májusában a városon kívüli közútszegélyek betelepítésére nagylombú fákkal. Cél, az úton és az építmények közvetlen környezetében közlekedők rejtése. (M. kir. belügyminiszter 29.505/1942. III. oszt. utasítása.) Vitéz Bogyay Kamill csendőr őrnagy a cserkészrepülőkeret ügyvezetősportelnöke beadvánnyal fordult a polgármesterhez a létesítendő repülőtelep okán. „Nem pénzt kért – mert azt a vármegye biztosítja az út áthelyezés elmaradásából, – hanem terület fölhasználási engedélyt a tulajdonostól.” – jegyzi meg némi maliciával, a Szentesi Napló tudósítója. Mint arra már utaltam a bevezetőben, az elmúlt évben megkezdett kiképző bázis építése folytatódott. A nagyszerű elgondolást országos mintának szánták a vitórlázó repülőterek építéséhez. A tervek 10 méter hosszú és 5 méter széles műhelyt, egy négy kocsi befogadni képes 10x5 méter alapterületű garázst, 4x5 m oktatói szobát, hasonló méretű irodát, raktárhelyiséget, hatvanöt személy befogadására alkalmas lakóépületet két hálóteremmel, vendégszobával, fürdőszobával, mosdóval, WC-vel, kétszobás gondnoki lakást tálalóval, előszobával, konyhával, kamrával és pincével, végül egy 10x20 méteres úszómedencét tartalmaznak. A lakóépület a Horthy Miklós



1. ÁBRA Az 1943-ra felépült pilótaotthon makettjének fotógrafikája. (GULLAY-ARCHIVUM)

Nemzeti Repülő Alap áldozatvállalásából készül, a továbbiak az útalapból felszabadult kilencvenezer pengőből valósulhatnak meg, amit Bonczos Miklós közbenjárására, átcsoportosítással hagyott jóvá a minisztérium. A vármegyei vezetés a költségvetésből csak így tudja biztosítani az építés finanszírozását, a cserkészrepülők számára. A lakóépületet és az uszodát a saját 311 méter mély artézi kút látja el, amely percnként 220 liter 23 Celsius-fokos vizet ad. Az épületek közötti és a műút közötti terület parkosítva lesz. Az épületek várhatóan olyan készütségi fokra jutnak július elejére, hogy a táborozók már itt nyerhetnek elhelyezést. – jelzi a riportter kérdéseire válaszoló v. Nagy Kamill.

A várostól mindössze egy rövidebb csatorna áthelyezését kéri a sportelnök. Ez az egyetlen olyan indítvány, ami anyagi áldozatot igényel. A kérés második tétele egy 600 négyzetméteres terület ami már a repülőtér használatában van, de a művelési ág változtatás miatt a városnak mint tulajdonosnak a hozzájárulása szükséges. Ezt a parcellát kieső volta miatt, a repülés nem használta. Elgondolásukkal 100-120 repülő növendék élelmezési ellátását, költségeinek enyhítését lehetne kedvezőbben megoldani azon a területen tervezett zöldségtermeléssel. Tervük jól harmonizált a mezőgazdasági kormányzati politikával, miszerint minden talpalattnyi területet meg kell művelni. Július végén jelentette a cserkészrepülők vezetősége, hogy a tervezettől eltérően későbbre kell halasztani a repülőtér avatását, mert a krónikus anyagihiány miatt akadozik az építkezés.

A nyári táborok megkezdése előtt vásároltak egy nyolc hengeres Buick Special gépkocsit személyszállításra és egyéb üzem-célokra. A klubiroda és a klubhelyiségek új bútorokkal és felszerelési tárgyakkal egészültek ki. A műhely munkaeszközei is bővültek, tökéletesedtek. Summázva a eddig elért eredményeiket az ügyvezető-sportelnök így fogalmaz az alapszabály tervezethez mel-

lélt repüléstörténetben: az „1942. év végén elmondhatjuk, hogy a fejlődésnek ezen 6 esztendeje alatt mindent megszereztünk, amely szükséges egy modern repülő egyesületnek, tökéletesen megszervezett munkájához. [...] nehéz és sok munkával, mindig csak előre nézve, bízva és akarva.” – lehetett mindezt elérni.

Április 25-én, a terület bejárása után teljes erővel megkezdődött az előző évben indított építkezés és a tervezett átadására várhatóan – talán – augusztus közepén kerül sor. Szándékuk szerint az avatási ünnepséget nagyszabású reptülönappal fogják megkoronázni. Országos beiskolázással mintegy 300 fiatal alapképzését tervezik. Az építkezés tempójából feltételezni lehetett, hogy a növendékek, már az új repülőtérben lesznek elszállásolhatók. A június 28-a és kezdődő vontatásos vitorlázórepülő táborban már repülő leventék vesznek részt, akik a katonai szolgálatukat a légierőnél fogják letölteni. A kezdő növendékek tábora július 5-én kezdődik.

Június 15-én megdöbbentő tragédia történt a szentesi reptülötéren. Nagypál Gyula (Cegléd, 1919) algyői oktató Bücker Bü 131 Jungmann típusú repülőgéppel lezuhant. Az Algyőről Budapesten át Debrecenbe tartó pilóta Szentesen megszakította reptülötútját. Az itt fölvett csomagot a hátsó ülésen helyezte el, sajnos nem rögzítette kellően, ami a fölszállásnál elmozdult. A gépet a földtől nagy nehézséggel tudta elemelni. Az északi csücsökben, a vasúti táviróvezetékek fölött éppen csak át tudott reptülni, majd egy nagy sugarú emelkedő balkörön, mintegy 25-30 m magasan került vissza a reptülötér fölé. Feltehetően a szokásos elköszönő tiszteletkörrel akart a pilóta búcsúzni Szentestől. A gép mind élesebb bedöntéssel lecsúszott, majd az északi csücsöknek a reptülötér közepe felé eső részére zuhant – ahogyan azt Vass Mihály hangármester és az éppen akkor az építkezésen dolgozó festő szakmunkások



2. ÁBRA A REPÜLŐTERET DÉLRŐL HATÁROLÓ, AKKOR MÉG KISS ÉRNŐ SOR HÁZAI FELETT REPÜL A CIMBORA (R11b). OKTATÓ MASSÁNYI SÁNDOR, UTASA DR. ELEK LÁSZLÓ, A BÉKÉSCSABAI REPÜLŐSÉ „ATYJA”

jegyzőkönyvbe mondták, a baleset okát vizsgáló szakembereknek. A nagyszerű, közkedvelt pilóta a kórházba szállítás után belehalt sérüléseibe (koponyalapi törés,). Három nappal később Debrecenben helyezték örök nyugalomra. A napilapokban egy mínuszos hír sem jelenhetett meg az eseményről, mert a vidéki –, így a megyei lapok is – egy hetes sztrájkot hirdettek és többségükben betartották. Hogy a sztrájk ellenére is megjelenő újságok miért nem közölték a tragikus hírt, (mint például az Szegedi Új Nemzedék) – annak elfogadható magyarázatát nem sikerült felderítenem.

Július hónapban indult algyői HMNRA motoros repülő keretben Gulay Mihály és Szabó János Szentesről megkezdte a tiszti iskolára a felkészülést. Mátay Andort, az ugyancsak szentesi növendéket a debreceni kerethez hívták be kiképzésre.

A keleti légáramlattal új, eddig soha nem látott, nem tapasztalt repülő tárgyak érkeztek fölénk, az Alföldre. A Szovjetunió a Fekete-tenger partvidékéről

léggömbök segítségével juttatott el (röplapokat,) a különböző, kárt okozó, zavaró eszközöket Közép-Európa országaiba. A honvédelmi minisztérium rádió útján értesíti a lakosságot, – közölte a sajtó. Fel kell készülni a „fogadásukra”, mert egyre több efféle, kellemetlenkedő eszközzel kell számolnunk. Azonosításhoz közlik a lapok a bal-lon(ok) leírását.

Az átmérője 1,5-3 méter, a burkoló anyaga rugalmas gumi, vagy impregnált selyem. Hozzánk eddig bádogtartályos, elvértve fakorongos ballaszttal érkeztek a léggömbök. Ezeknek a terheléseknek a szerepe elsődlegesen, hogy a repülési magasságot hivatott szabályozzák. Egy idő után, amikor a töltőgáz természetes szivárgása miatt a ballon repülési magasság csökken, egy légnyomásváltozásra reagáló szerkezet megnyitotta a bádogtartályt és a benne lévő folyadék kiengedésével csökkenteni a ballon terhelését, így az képes volt megtartani a tervezett repülési magasságát. A tartály 16×19



3. ÁBRA A SZENTESI REPÜLŐTÉREN 1942. JÚNIUS 15-ÉN LEZUHANT NAGYPÁL GYULA ALGYŐI BÜCKER-OKTATÓ TEMETÉSE DEBRECENBEN. (BOHATA-ARCHIVUM)

cm méretű bádoggal, ami kőolajjal, vagy fagyállóval van feltöltve. A fakorongos változatnál arra 15-20 kg-os homokzsákok vannak felfüggesztve. A magasság nyereség, illetve tartás érdekében, gyújtózsínóros vezérléssel 8-10 percenként leessik egy homokkal töltött zsák, vagy fakorong.

A további veszélyt jelentő szerelvény a 200 méter hosszú tartózsíneghez erősített 100 méter hosszú acélhuzal. Ennek a különleges veszélye az elektromos hálózatokra van. A ballon vontatta kábel elektromos zárlatot okozhat, a távvezetékeknek ütközve vagy elszakíthatja azokat, de a repülőkre sem veszélytelen, mert a huzalt csak közelről lehet észlelni. Amennyiben a repülőgép a fémkábelt elkapja, az súlyos következménnyel is járhat.

A bádoggartályok szénkénegegben oldott foszfort is szállíthatnak, amit a célterület fölött szétszórva a gyújtóhatása miatt akár országreszek termését, lakott területeket pusztíthat el – szólt a feltételezés – de ledobhatják azt tartállyal együtt is. Az angolok hasonló megoldással robbanó tölteteket is küldtek a Csatornán túlról, német területek fölé. A lakosság jelenteni köteles, ha léggömböt, vagy azok pusztító hatását észleli. Az oltást azonnal meg kell kezdeni, – figyelmeztetik a lakosságot a június végi lapok. Szentesről először, szeptember 17-én, a reggeli órákban érkezett jelentés a rendőrkapitányságra. A repülőtéren figyelő szolgálaton túl a város több pontjáról is jelezték a polgárok, hogy 2-3 ezer méteren 4-5 pont úszik át a város fölött, melyek ÉNy-i irányban hagyták el a város légterét. A szentesi határ több pontján találtak leereszkedett „gyújtó léggömb”-öt, amelyeket időben jelentettek az észlelők, így azok nem okozhattak kárt.

Algyőn, 1942 szeptember 21-én repülőbaleset áldozata lett Tóth Mátyás repülőoktató és Tamás András rendőr fogalmazó mert a felderítésre indult Bücker lezuhant. A jelentésnek megfelelően a Nagyfa

teréségében „ellenséges repülőgép roncs”-t láttak, annak a földérintésére indultak. Az már csak a katasztrófa után derült ki, hogy szovjet léggömböt találhattak volna a megadott helyszínen. Tóth Mátyás oktató rendszeresen járt át Szentesre vonatni. Temetésén részt vettek a szentesi cserkészrepülő is. Október 8-án kiadott tájékoztatójában megnyugtatóan közölte a belügyminiszter, hogy a rendőrök, a csendőrök megfelelő oktatást kaptak a szerelvényekkel kapcsolatos eljárásra. Az ebbéli felkészültségüket igazolhatták is, mert a határban talált légi küldemény után december elején a városban is megfeneklett egy a báró Harruckern utca (ma Ady Endre utca.) és a Kisgörgős utca között. A száz méternél hosszabb acél csóva megakadt a Görgős utca egyik diófájának a koronájában. A két méter átmérőjű gömböt a Harruckern utca fölött lengette a szellő, az elakadt acélkábel a másik, a felső végén. A fehérre festett tartályban nem volt gyújtóanyag, ahogyan a Szentesen lehorgonyzott ballonok bádoggengereinek egyikében sem találtak. Kárt ez sem okozott. A katonák a gömböt tartozékaival együtt a laktanyába szállították. Szeptember második felében újabb lendületet vett a (gyújtó)ballonok érkezése hazánk fölé.

Június 28-án hazalátogatott vitéz Bonczos Miklós államtitkár, a nagy tiszteletnek örvendő elnök. A szervezésében létesült sárgaparti ONCSA-házak átadási ünnepe után, a szeretett cserkészrepülőihez látogatott. Már régóta szerette volna kipróbálni az új kétkormányos gépet, a Cimborát. Bogyai Kamill meghívta az államtitkárt, és elvitte a hátsó ülésbe (oktatói ülés) egy iskolakörre. A három perces repülés után meglepéssel nyilatkozta, hogy ő, aki sokat és sokszor repül motoros gépben, itt a vitorlázóban sokkal nagyobb biztonságot érzett. Beszámoltak az alapító elnöknek a Cimborá jó termék repülő tulajdonságáról is. Massányi Sándor, az egyik növendékével a közeli napokban, 1500 méteres magasságot repült. Nem magassági



4. ÁBRA NÁDI A HANGAR ELŐTT, INDULÁSRA KÉSZEN TELJES HAJÓZÓ ÖLTÖZÉKBEN. VITÉZ BOGYAY KAMILL (EGYENRUHÁBAN) A VONTATÓ PÍLÓTVAL BESZÉLGET. (MÁSSÁNYI HILDA-ARCHÍVUM)

repülésre készültek, így nem volt náluk magasságíró (barográf), ami ezt a magassági repülőteljesítményt igazolhatta volna. Az M22-vel távrepülést terveztek, de csak Nagymágocsig jutott el a pilóta, mert elfogytak alóla az emelő áramlatok. A tervezett 50 km-s út alig 12 km-re sikerült. A teljesítményrepülés kezdeti időszakában bizony akadnak efféle kurtára sikerült próbálkozások is. Erre az évre nőtt fel az az ifjú generáció, amely mára képessé lett a teljesítményrepülésre. A szárnypróbálgatások szép teljesítményeket eredményeztek. Az 1942-es év volt az az esztendő, amikor valóságos teljesítményeső záporozott a szentesi cserkészrepülőkre. Nemcsak érkezőket fogadtak, hanem ők magok is teljesítettek. Schlett László oktató Szentes–Algyő céltávval 49 km-t repült. Az útvonalon, a csörlési szint fölött 1300 méter tiszta magasságot ért el, és az utat 1 óra 52 perc alatt tette meg, Pilissel. A következő

napon ugyanezen az útvonalon, ugyanazzal a géppel Massányi Sándor vezető oktató 1 óra 25 perc repült idővel, 1550 m-es tiszta magasságot repült. A Nemzetközi Repülő Szövetség (FAI) normáinak⁴ gyakorra még nem feleltek meg az újabb és újabb próbálkozások, de a tapasztalatgyűjtés szempontjából ezek a próbálkozások elengedhetetlenek. Vitéz Bogay Kamill Szegedre indult távrepülésre, de az út csak Mindszentig sikerült. A 15 km-es távot Cimborával repülte 1 óra 20 perc alatt és közben 900 méteres magasságot ért el. Massányi Sándor M22-essel, Szentes légtérben repült 1800 m-es magasságot. Ugyanezen a napon

Ruzs Molnár Ferenc teljesítette Szentes–Szolnok céltávot. A 65 km-es úton 1600 m legnagyobb tiszta magasságot ért el. Az utat a Pilissel 2 óra 58 perc alatt tette meg.

Közben, július 28-án Tasnádi László (Nádi) repült Érdről Szentesre (127 km-s táv) 2 óra 9 perc alatt. A 3153 m abszolút magassággal 2714 m tiszta magasságot repült, amit nyilvánvalóan felhőrepüléssel érhetett el. Az ifjú generációból Gullay Mihály emelkedett 1700 méter tiszta magasságra a Pilissel. Július végén és augusztusban csak magassági repülések voltak, mert, a szállítókokcsik egyike sem volt használható állapotban. Így Schlett László Cimborával 1400 m-es magasságot, Pilissel v. Bogay Kamill 1300 métert, majd Vass Mihály hangármester 1500 métert repült. Gyakorló repülés közben növendékkel, Massányi Sándor 1400 méter tiszta magasságot tudott elérni Cimborával. Szeptember elején sikerült Vass Mihály hangármesternek

megjavítani az egyik szállító-kocsit, így ismét megnyílt a távrepülés lehetősége. A Bogyay Kamill sportelnök megígérte Vass Mihály hangármesternek, ha még alkalmas időben elkészül a szállító-kocsi javításával, akkor nem ellenzi a távrepülését. A repülésvezető főoktató Massányi Sándor a meteorológiai helyzetnek megfelelően békéscsabai céltávrepülést engedélyezett Vass Mihálynak. Az ekkor már hamar erejüket vesztő emelő légáramlatok (termik) csak Gádorosig segítették a pilótát. A kései indulásból és az évszaknak megfelelő időjárás adta lehetőségéből csupán 1100 méteres tiszta magasságra és 25 km-s távolságra futotta.

Augusztus 20-án a fronton repülő vitéz Horthy István kormányzó-helyettes, vadászpilóta főhadnagy harci bevetésre indulva lezuhant és életét vesztette.

Alig telt el egy bő hónap Tasnádi László szentesi távrepülése óta, amikor megdöbbenő hírről tudósított a rádió, és azzal voltak tele a napilapok is. Tasnádi László az MSrE ifjúsági elnöke szeptember 2-án, az érdi kiképző táborban növendékével, gróf Károlyi Gyulával, a MAeSz június 25-én megválasztott elnökével a Dunába zuhant. A Bücker Jungmann roncsait, és az áldozatokat csak napokkal később találták meg a bűvárok. A baleset oka máig sem ismert. Tasnádi László, a nagy tudású pilóta, a repülő ifjúság bálványa volt. Szentesen is gyakran megfordult. Azokban a napokban gyakran idézték a „Nádi nótája” záró sorait: „S, ha mégis, mégis, elmennék közöletek,/ Fiúk ne sírjatok, repüljetek!” (A „Nádi nóta” teljes szövegét lásd a mellékletben.)

Az utas, a növendék ifj. gróf Károlyi



5. ÁBRA GRÓF KÁROLYI GYULA (SZEMBEN) AZ 1942. AUGUSZTUS 22-I SZENTESI LÁTOGATÁSA ALKALMÁVAL. (MASSÁNYI HILDA-ARCHIVUM)

Gyula temetése szeptember 14-én volt Szenteshez közeli szülőfalujában, a nagymágocsi kegyúri templom kriptájában. (A Károlyi család volt Szentes utolsó kegyura 1837-ig. A szívélyes kapcsolat száz évvel később sem szűnt meg. Szentes város az örökváltság alóli szabadságát a repülés áldozatául lett gr. Károlyi Gyula nagyszüleitől vásárolta meg.) A temetés idején három Bücker Jungmann körözött a kastély és a falu fölött. A templomban a HMNRA egyenruhás repülőnövendékei álltak sorfalat a bejáratától a ravatalig, közöttük a szentesi cserkészrepülők is v. Bogyay Kamill csendőr őrnagy vezetésével. A kormányzót és családját özvegy Horthy Istvánné képviselte.

Szeptember 4-én és 9-én szovjet repülőtámadás érte Budapestet. A 9-I, éjjeli támadás gépei több vidéki várost is érintettek, így megjelentek Csongrád, Szentes és Szeged légterében is. A honvédelmi miniszter szeptember 5-én kiadott távirati parancsa: a „Honi légvédelmi készültséget azonnal elrendelem.” Ez maga után vont a sportrepülés korlátozását is. Az országrész katonai vezetői passzív védelemre készülhettek, mert a Veszprém–Szolnok vonaltól délre nem volt az országnak vadászvédelme. Szenteset és a

Csongrád–Szentes vasúti és közúti hidat a honi légvédelem 55. légvédelmi tüzérsztyály egyetlen ütégének töredéke védte a Tisza két partján 1–1 ágyúval, 1–1 gépágyúval. Szentes a 11. sz. „Szegeđ légó körzet” felügyeletébe tartozott.

Még pénteken,⁴³ október 30-án érkezett Szentesre Tóth Jenő a MAeSz vitorlázó repülő osztályának műszaki vezetője ellenőrzésre, egy M–19 típusú, kétszemélyes túragéppel. Munkája végeztével, másnap indult vissza a fővárosba. Szulinszky Sándor⁵, korábban MOVE segédoktatója, aki éppen akkor Szentesen teljesített vitorlázórepülő oktatói szolęálatot, megkérdezte Tóth Jenőt, hogy hazavinné-e Farkashegyre, a szüleihez? Az esetről éppen jelen volt – az akkor a szentesi repülőtéren tartózkodó – Döme Béla algyői segédoktató is, aki ugyancsak jelezte Tóth Jenőnek, hogy ő is hasonló szívességre szeretne volna megkérni. Mivel a gép csak kétüléses, sorsolással döntöttek el, hogy északra vagy délre induljon az M–19-es. A feldobott pénzérme Szulinszky szándékának kedvezett. Tóth hosszú nekifutás után hagyta a gépet a közvetlenül a föld felett felgyorsulni, majd

az emelkedő balforduló után jól kihúzatta. Az M–19-es sebességét veszítette és mintegy 100-150 méterről lecsúszott, – ahogyan az eseményt szemtanúk a baleseti kivizsgálóknak elmondták. Az oktatók azonnal a helyszínre futottak. Mikorra mindkettőjüket sikerült kiemelni a roncsok közül, akkorra a mentő is megérkezett és az orvos azonnal elsősegélyben részesítette az erősen vérző sérülteket. Mindketten súlyos külső- és belső sérülésekből véreztek. Tóth Jenő a kórházba szállítás után néhány perccel életét veszítette. Szulinszky egy rövid időre visszanyerte az eszméletét, dr. Michalovics Lehel tanársegéd megmútította, de sajnos már a sebészi beavatkozás sem tudta az életét megmenteni, és délután négy órakor ő is elindult a minden élő utolsó útján. A baleset utáni negyedik napon temették őket Budapesten. A sorsoláskor feldobott húszfilléres nem Döme Bélának kedvezett. Ezzel ugyan elveszített egy örömpilésnek remélt lehetőséget, de megnyerte az életét. Azt is mondhatnánk, hogy húsz filléren múltott az élete. Erre az esetre is jól illik Zrínyi Miklós, a költő–hadvezér jelmondata, „Sors bona, nihil aliud.” (Jó szerencse, semmi más.)



6. ÁBRA „Földi eligazítás, (l)égi dolgokról”. VITÉZ BOGYAY KAMILL (SVÁJCSAPKÁBAN) TÁRGYAL A SZENTESI REPÜLŐTÉREN DR. ELEK LÁSZLÓVAL, A BÉKÉSCSABAI REPÜLÉS FÁRADHATATLAN SZERVEZŐJÉVEL. JOBBRÓL SÖTÉT RUHÁBAN DR. KUNSZERI BÉLA SZENTESI TITKÁR. (DR. ELEK LÁSZLÓ-ARCHÍVUM)

Az év végi összegzésben mutatkozott meg az év során végzett munka mennyisége, minősége. Húsz kezdő növendékkel indították az esztendő. Ekkor 30 „A”, 25 „B” és 8 „C” vizgás növendék tartozott a szentesi cserkészrepülőkhöz. 93 üzemnap során 5972 felszállással 113 óra 30 percet repültek. Az év során 39 „A”, 9 „B” vizsga született. Heten szereztek vontathatói, hárman kétkormányos gépre szakszolgálati engedélyt. A következő év tavaszán 3 db Tücsök, 6 db Vö-

csök, 2 db Pilis, 1 db M-22 és 1 db Cimborá állt indulásra készen a hangárban. A mindösszesen 13 gépből 2 Vöcsök és 1 db Tücsök az egyesület tulajdona, valamint egy csörlőautó, két szállítókosci és egy Buick Special – a személyszállítás fontos eszköze, – minden más egyéb ingó és ingatlanak a HMNRA a birtokosa, de a szentesi cserkészrepülők használják.

Március 4-én volt az első üzemnap. Vitéz Bogay Kamill csendőr őrnagy a szentesi repülés irányítója 1943. január 1-től a szentesi csendőrszály parancsnoki feladatára is megbízást kapott a belügyminisztertől. A tervek szerint a hétvégeken járnak ki a cserkészrepülők a telepre. Télen elméleti oktatás volt, de a gyakorlati kiképzés és a táborok idején is folyamatosan tartják azokat. A repülőtér talaja többnyire jó, csak a középső részen és az É-i csücsökben vannak kisebb tócsák. Március 28-tól megkezdődhet a rendszeres repülés – közli a Szentesi Napló hasábjain Bogay Kamill, és azt is bejelenti, hogy június végén megkezdődnek a háromhetes tábori turnusok. A pilóta otthon már majdnem készen áll. Olyan készségi fokozat van, ami lehetővé teszi a táborozók elhelyezését. Április 4-én, vasárnap magasrangú sportrepülők érkeztek a városba a HMNRA megbízásából, hogy a Csongrád vármegyei Cserkészrepülőknél gazdasági és szakmai ügymenetit ellenőrzést tartsanak. Mindent a legnagyobb rendben találtak. A repülőotthon építése is gyors ütemben halad. Az ellenőrzés ideje alatt csaknem teljes létszám mellett repülőüzemet tartottak, mert eddig alig volt kedvező idő. Hol esett, hol olyan erős szél volt, hogy a gépeket nem volt ajánlatos kihozni a hangárból.

Békéscsabán 1943 kora tavaszára előrehaladott állapotba került a repülőtér építése. Gróf Wenckheim Sándortól megvásároltak egy Rolls-Royce kocsit, amit átalakítottak csörlőautóvá. „Kétszer is átutaztunk Szentesre, mert ott próbáltuk ki először

magas-csörlésre.” – írja visszaemlékezésében a ma (2004-ben) már 91 éves Elek Laci bácsi. Galuska József, a békésiek csörlőkezelője is Szentesen tanulta a mesterségét Vass Mihály hangármester–csörlőkezelő oktatótól. Laci bá’ az akkori ügyvezető főtitkár, a Békés megyei repülés fáradhatatlan szervezője fölkererte a szentesi repülőket, hogy működjenek közre a csabai repülőtér ünnepélyes megnyitására. A gyulai út mellett létesült repülőtér avatására április 27-én került sor. Dr. Elek László így mondta el a történeteket Machalek Istvánnak, a Békés kék egén című könyv írójának: „Végre felvirradt a nap, eljött 1943. április 27. Nekem jutott az a megtisztelő feladat, hogy üdvözölhessem a megjelenteket. Dr. Beliczey Miklós főispán a kifeszített nemzeti színű szalag átvágásával megnyitotta a békéscsabai sportrepülőteret s ezzel a levegőtengert a megye fiataljai előtt! Az ünnepélyes aktust követően a csörlőkötél megfeszült, és a szentesi⁶ Massányi Sándor vezetett oktatóval a „nyergében” meredeken emelkedett a magasba HA-1105 lajstromjelű, „Tücsök” típusú repülőgépünk, és felhangzott az összegyűlt közönség, a repülőifjúság szünni nem akaró lelkes éljenzése, hatalmas tapsvihara. A gép tiszteletkőr leírása után szállt le, s miután a pilóta a jelenlévők tapsától övezve újra starthelyhez ment, már ott várta a másik gépünk, a HA-2073 lajstromjelű, nyitott kabinú, „Vöcsök” típusú iskolagép. Néhány perc múlva a népszerű »Manó bácsi« – ez volt a kitűnő oktató–pilóta beceneve – a Vöcsökkel startolt, és ezzel kezdetét vette a gyulai út melletti repülőtéren az a sok-sok ezer felszállás, ...” „amely a magyar fiatalok ezreinek segített és segít ma is a szárnynövesztésben, az emberebb emberré válásban.” – fejezi be visszaemlékező kéziratában Elek Laci bá’.

Június 27-én érkezett Gyulára Quint János a Békésvármegyei Cserkészrepülő Egyesület első főoktatója. A korábban Szentesen repülők közül 15-en érthetően a hazai klubba „igazoltak át.” Mester László is, aki



7. ÁBRA A SZENTESIEK EGYIK BÜSZKESÉGE, A PÍLÓTAOTTHON, BENNE HÁLÓKKAL, FÜRDŐVEL, MŰHELYVEL, GONDNOKI LAKÁSSAL, STB. A SZÁLLÁSHELYEN PING-PONG, SAKK, RÁDIÓ ÉS TÁRSASJÁTÉKOK TALÁLHATÓ. AZ ALAKULÓTÉR MÁSIK OLDALÁN AZ IRODA, A VENDÉGSZOBA, A 10-12 MÉTER HOSSZÚ GARÁZS, RAKTÁR, MŰHELY, AHOL A LEGNAGYOBB JAVÍTÁST IS EL LEHET VÉGEZNI. ANYAGHIÁNY MIAT KÖZEL HÁROM ÉVIG TARTOTT AZ ÉPÍTKEZÉS, ÍGY CSAK 1943 AUGUSZTUSÁRA KÉSZÜLHETETT EL. (GULLAY-ARCHIVUM)

Szentesen tanulta a vitorlázórepülést és itt is „C” vizsgázott, hazacsábult Quint János hívó szavára és „címzetes segédoktató” megbízást kapott.

Békéscsabán a nagy programok éve volt 1943, mert június 27-én újabb gépkeresztelővel és hangáratóval egybekötött, repülőnapot rendeztek, melyet Hefty Frigyes vezetett, országos nagyságok bemutatójával. A szentesi cserkészrepülők itt már csak meghívott vendégként vettek részt.

Több próbálkozás után csak elérkezett a nagy metamorfózis ideje. Az 595. Bethlen Gábor Cserkész Csapatból kiválni készülő, – már régtől önmagukat szentesinek, később megyeinek nevező – alakulatnak május 14.-én volt a függetlenségi közgyűlése. A most már Csongrád vármegyei Cserkészrepülők Egyesületévé alakuló csapat értekezlete a megyeháza közgyűlési termében volt. A tanácskozást vitéz Bogyay Kamill csendőr alezredes, az egyesület ügyvezető- és sportelnöke diri-

gálta. Kifejezésre juttatta, hogy a Csongrád vármegyei Cserkészrepülők eddig a Magyar Cserkészszövetség tagegyesületeként, önállóan, de külön alapszabály nélkül működtek. Ennek, a 1943-ban összehívott közgyűlésnek az volt az egyik célja, hogy önálló alapszabállyal működő egyesületté alakuljon át a szentesi cserkészrepülők csapata. A határozatképes közgyűlés mind a névváltozást, mind az alapszabályt elfogadta. A Csongrád vármegyei Cserkészrepülők Egyesület megválasztott tisztikara:

Díszelnök: vitéz dr. Bonczos Miklós belügyi államtitkár;

Elnök: dr. Zobay Béla vármegyei főjegyző;

Társelnök: dr. Kanász Nagy Sándor polgármester és Zsoldos László gyárigazgató;

Ügyvezető elnök: vitéz Bogyay Kamill csendőr alezredes;

Repülőtéri ügyvezető és sportelnök: v. Bogyay Kamill csendőr alezredes;

I. titkár: dr. Kunszeri Béla tb. főszolgabíró;

II. titkár: Massányi Sándor főoktató;

Műszaki vezető: vitéz Négyesi Imre;

Ügyész: dr. Pataky Tamás;

Orvos: dr. Farkas Endre;

Pénztárnok: Untermüller Endre kereskedő;

Pénztári ellenőr: Kalotay Gyula;

Levéltáros és könyvtáros: Kolodinszky Jenő;

Számvizsgáló bizottság tagjai: Gyimesi Dezső, Fekete Ignác és Késmárky Tibor;

Póttagok: Bozóki Imre és Vecseri László;

ló;

Vezető oktató: Massányi Sándor;

Oktató: Schlett László;

Műhelyvezető és hangármester: Vass Mihály;

Repülőtérgondnok: Lénárt István.

Az alapszabály tervezetet dr. Molnár Imre főispán július 7-én, egyetértését kifejezve terjesztette fel az 529/főisp. 1943. irattal, belügyminiszteri jóváhagyásra.



A hirtelen, de jókor jött májusi zápor miatt a hangárban sorakoztak fel – teljes létszámmal – a cserkészrepülő, a délben érkező Farkas Ferenc altábornagy a Ludovika Akadémia parancsnoka, magyar főcserkész fogadására. Pályaudvaron az állomás parancsnok jelentése után dr. Mihóczy Rezső gimnáziumi tanár a 275. sz Pusztaszeri Cserkészcsapat és Báthory László lelkész, az 595. sz. Bethlen Gábor Cserkészcsapat parancsnoka fogadta a magasrangú szemlét. Az érkezőt dr. Molnár Imre főispán, dr. Dobay Béla alispán és dr. Kanász Nagy Sándor polgármester várta a repülőtéren. Korábban érkezett repülőgépen gr. Zichy Nándor kö-zelfelderítő repülő főhadnagy, a MAeSz elnöke és több, magasrangú vezető.

Vitéz Bogyay alezredes jelentett, majd a tüzetes szemle után így nyilatkozott Farkas tábornok: „... már sok szépet és jót hallottam a szentesi cserkészrepülőkről, számtalan kimagasló eredményükről tudtam, de az, amit most itt láttam, messze meghaladja mindazt, ami eddig a tudomásomra jutott. Mindezt köszönetemet fejezem ki a megyének, a városnak, vitéz Bonczos Miklós államtitkár és Bogyay alezredes úrnak.”

A szemle, még az önálló egyesületté alakulás előtt, május 11-én (kedd) történt. A főcserkész itt és ekkor mondta ki a döntő igent, hogy a Magyar Országos Cserkészszövetség vállalja a Bethlen Gábor Cserkész Csapattól függetlenedő Csongrád várme-

gyei Cserkészrepülő Egyesület közvetlen irányítását, a levente-cserkészrepülővé való alakulást. Ezzel a szemlével az utolsó fenntartás, az eddig függő vélemény is elhárult a közgyűlés tervezett döntése elől. Nyilvánvalóan, a szentesi cserkészrepülőkből korábban, '35-'36-ban kialakult fenntartása a M. Cserkész Szövetséggel szemben feloldódott, ha mégis a visszatérést választották. Ezen túl új névvel, de a régi lelkesedéssel és töretlen akarattal végezheti munkáját az Egyesület. Mind a megye, mind a város szempontjából meghatározó fontosságú volt ez a lépés, mert csak így lehetett megkerülni a Szegeden működő V. Cserkészterület Intéző Bizottságát, – hiába volt már '32-től dr. Négyesi László egykori polgármester és az őt követő mindenkori városi vezető is tagja a körzeti szervezetnek, – hiszen a testület meghatározóan Szeged város vezérkarának befolyása alatt állt, ami nehezítette a harmonikus együttműködést. Az V. kerületi CSIB rendszeresen a cserkész szervezeti életet kérte számon (hasonlóan a vízicserkészekéhez) és a repülést annak alárendeltségébe helyezték (volna), ami állandó vitaalapot jelentett a szentesi cserkészrepülőekkel.

Június közepére a repülőtéren növendékotthon olyan készülségi állapotba került, amikor már célszerű volt kiírni a pályázatot a gondnoki állásra. Az igények megfogalmazása nem tartalmazott semmi különlegest. Ami eltért a megszokottól, az a két leánygyermek, akik az étkezés felszolgálásánál segítenek. Repülés minden héten négy napon, csütörtök reggeltől vasárnap estéig és a résztvevőnek rendszeresen 20–30 főre főzés, míg július és augusztus hónapban, a táborok ideje alatt minden nap. Javadalmazás a 2 szobás komplett mellékhelyiségekkel, villanyvilágítással ellátott szolgálati lakás mellett havi 200 pengő illetmény, stb.

Elkészült a repülőotthon első üteme és július elejére lakhatóvá lett. Minden különösebb ünnepi ceremónia nélkül birtokba vették

azt. A Szentesi Napló K. Gy. monogramú riporterere írt a lapba egy szép emlékezést a kezdetektől a fejlődés újabb állomásáig, ahol nem a megtorpanás, a várakozás a meghatározó, hanem a lendületből továbbhaladás. Érdekesen fejtegeti az „...És mégis repülünk” gondolat testté válását. E néhány szó nem ábránd, nem pusztán a vágyat jelöli meg, hanem a célt és annak eléréséhez a kellő bizalmat, hitet. Ezt ismerte fel, ragadta meg, emeltele magasba vitéz Bonczos Miklós doktor, azt támogatta, amíg tehetette. E folyamat érlelő kovászai vitéz Bogay Kamill csendőr alezredes fáradhatatlan szervező zsenijével, kapcsolataival, és a „fiúk” nagyszerű oktatója, Massányi Sándor volt hatalmas tudásával, hozzáértésével. Óriási lelkesedés, szívósság, erő és kitartás jellemezte munkájukat, amivel a mához elérték. Az érem másik oldalán van az a fiatalság, aki örömmel vette a repülés lehetőségét és elfogadta a feléjük nyújtott segítő jobbot. Vitéz Bogyai Kamill kitüntetető dicsérettel köszönte meg Massányi Sándor vezető oktatónak, Kerényi Lajos segédoktatónak és Vass Mihály hangármesternek az áldozatos munkáját.

Szabó Mihály fővállalkozó, szentesi kőműves mester is kitüntetéssel fejezte be a repülőotthon építését. Az épület átadásával együtt ismét felmerült a szelevényi út áthelyezésének gondolata. Csak így, ezzel együtt lehetséges, – hangoztatta Bogay alezredes – tovább bővíteni Szentest központtal az ország legmodernebb vitorlázó repülő mintakeretét, melynek határ városai Makó–Szeged–Bácsalmás–Kiskunfélegyháza–Kecskemét–Nagy-kőrös–Tiszaföldvár–Mezőtúr–Szarvas–Orosháza–Makó, és a zárt körön belüli városok, falvak.

A Békés megyei sportrepülők ismét kopogtattak. „Sóvárogva gondoltunk a szentesiekre, akiknek szép üzemi- és lakóépületük volt. Áttanulmányoztuk épületük tervrajzát s annak (sz.mj.:építési) tapasztalatai alapján, saját körülményeink szemelőtt tartása mellett

elhatároztuk egy üzemi épület felépítését.” – emlékezik vissza Elek Laci bá?

A nyári 3 alkalommal szervezett, 3 hetes tábor július elején kezdődik. A többszáz jelentkező közül 114-en lettek alkalmasak. Ezek a táborok már a katonai előképzés rendszerébe tartoznak. Elértük mostanra, – közli az ügyvezető elnök az újságíróval, – hogy mind a kiképzést, mind a szállást és az étkezést ellenszolgáltatás nélkül tudjuk növendékeinknek biztosítani. Ezt már a cserkész keretek között végzett levegő-repülő képzés. Megkövetelt a katonai fegyelem, de semmiképpen sem drill. A térítésmentes kiképzést a megyei városok, falvak, üzemek, bankok, gazdálkodók, üzletemberek adományaiból és rendszeres támogatásából tudtuk biztosítani.

Dr. Kunszeri Béla klubtitkár visszaemlékezéséből tudjuk, hogy „Kamill kapitány” már ‘43-ban megszervezte a szentesiek motoros képzését. „A BSE motoros repülővel, – baráti együttműködés keretében – Kőszegi Gyula irányításával csaknem minden szombat és vasárnap, három, olykor négy Klemm 25-el jöttek hozzánk s dopliztunk⁷, a szakszolgálati engedélyt is megszereztük, így nem volt problémánk, amikor egy Hummelt⁸ vettünk.” – (A szerző megjegyzése: 1944 tavaszán.)

A Délvidék 1941-es visszafoglalásánál már beigazolódott vitéz Bertalan Árpád honvéd őrnagy taktikai teóriája, mely szerint meghatározó szerepe lehet az ejtőernyős alakulatoknak a szárazföldi harcoló egységek segítése szempontjából. A leventéket megszólító, határozott hangú toborzó jelent meg a napilapokban. Az orvosilag alkalmas 18–21 éves fiatalokat várják háromhetes táborba a budapesti ugrótoronynál. Akik megfelelnek és megkedvelik az ejtőernyős életet, azokat várja az ejtőernyős alakulat. Jelentkezni lehet a leventeparancsnokoknál július 23-ig. Nagy valószínűséggel Szentesen is létesült ejtőernyős egység. Egy 1944. május

24-én keltezett légtalmi-század ügyeleti bérjegyzékén találtam hat nevet azzal a megjegyzéssel, hogy „ejtőernyős levente”. A 21/1944. május 24-i engedély-levél szerint „ejtőernyős gyakorlaton való részvétel miatt” mentesítést kaptak a légó kiképzés alól. Név szerint Aradi Pál (1925), Czako János (1925), Kotvics Lajos (1925), Pallagi Sándor (1925), Karai Lajos (1926) és Szeder Sándor (1926) szerepeltek a névjegyzéken. Amint tudomásomra jutott ez az adat, megkísértem fölkeresni az érintett személyeket. Sajnos, már a címek megszerzésére tett kísérletem zátonyra futott.

1943. szeptember 2-án és 3-án a légi felderítők két gépe is, műszaki kényszerből a szentesi sportrepülőtéren, pontosabban egyik a szelevényi úton szállt le, a makadámot használta kifutó betonnak. A másik gép is, ugyancsak „Bel ami”⁹⁹, éppenhogy „beesett” a repülőtér északi csücskébe, egyből telibe találva az éppen legsombékosabb részt, ahol rövid gurulás után megpecsételődött a sorsa, mert orraállt. A budaörsi '42/II. tanfolyam törzstiszti képzési tervében, ezen a két napon, éppen a Nyíregyháza–Szabadka útvonal navigációs gyakorlata szerepelt, Focke-Wulf FW-189 típusú géppel, ahol Szentes szükség-repülőtéren volt megjelölve.

A táborok ideje alatt, de a hétvégeken is sokan utaztak Szentesre, a repülőtérre. Nem tudva, nem rendelkezve kellő helyismerettel, a repülőtértől távol, az állomáson szálltak le. Ezt látva, tudva a Csongrád vármegyei Cserkészrepülők vezérkara kérést intézett a polgármesterhez, hogy szíveskedjen a m. kir. kereskedelmi miniszter úrhoz folyamodni kérelmükkel. A felterjesztéssel a repülőtér melletti Héked vasúti megálló Szentes–Repülőtér névre átkereszteléséért és annak

kultúrálttá tételéért folyamodott, ahogyan azt az idegenforgalom is megkívná. Röviden, tömören egy „magyaros stílusú” építményt jelölt meg v. Bogyay Kamill a kérvényében. A téglalapítésház bakterház mellett egy kimustrált vagon volt utasvárónak átalakítva, amit egyedül a kifogástalan tisztasága tett csak elfogadhatóvá. A városi közgyűlés a 6/kgy. 1944. január 14-i határozattal elfogadta a javaslatot így azt a polgármester pártolón terjeszthette fel a kereskedelmi miniszternek. Indokolásában hangsúlyozta a nyilvánvaló tény, hogy a repülőtér fejlesztése tovább tart, ami csak növeli az ideutazók számát, az idegenforgalmat.

„Új utakon a szentesi repülés!” röpítették fel a jelzett változást, a fejlesztés részleteit a szentesi és a megyei hírharsónák. A nemvárt fordulat a csörlés megszüntetését ígéri. December 29-én tartott sajtótájékoztatón vitéz Bogyay Kamill ügyvezető elnök bejelentette, hogy október végi repüléssel befejeződött a kiképzés korábbi módszere. Motoros gépeket és nagyteljesítményű vitorlázó gépeket kap a szentesi repülőtelep. A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap megszünteti Szentesen az I. és a II. fokú vitorlázórepülő kiképzést. Kicserélik az egyesület birtokában lévő kisteljesítményű gépeket csupa nagyteljesítményűre, az Alap 3 motoros vontatógépet biztosít a vontatásos képzéshez. A fejlesztés egyik feltétele a szelevényi út áthelyezése. Új hangár építése is szükséges. A terv megvalósításához meg kell vásárolni a Lakos tanyát, – jelenti be az egyesületi elnök. Az új képzési rendszerhez nagyobb toborzási területre volt szükség, ezért a beiskolázási körzethatárt délen Újvidékig, majd délkeleten Marosvásárhelyig terjesztette ki a MAeSz. Ezekkel az ideális tervekkel zárult az 1943. esztendő, és a megvalósítás pályájára állított-

ták az 1944-es óriási feladatokat.

(Folytatjuk)

IRODALOM

SZABÓ JÓZSEF (szerk.): *Repülési lexikon*. I–II. kötet. Budapest, 1991, Akadémiai Kiadó.

MACHALEK ISTVÁN: *Békés kék ege alatt*. Békéscsaba, 1991, MHSZ Békés Megyei Vezetőség.

Magyar Szárnyak, 1942/5.; 1943/8. sz.; 1989/47.; 1990/204.

BATTA SÁNDOR–PUSZTAI JÁNOS: A szentesi sportrepülés rövid története. In *Magyar Szárnyak* 2001. évkönyv.

TAKÁCS EDIT: Adatok Szentes második világháború alatti gazdasági, társadalmi és politikai viszonyaihoz. In *Tanulmányok Csongrád Megye Történetéből*.

M. SZABÓ MIKLÓS: *A Magyar Királyi Honvéd Légierő, 1938–1945*. Budapest, 1990, Zrínyi Kiadó.

GERGELY FERENC: *A magyar cserkészlet története*. Budapest, 1989, Gönczöl Kiadó.

Dr. TAKÁCS EDIT: *Szentes város második világháborús embervesztése*. CD-lemez. Nagypál Gyula

(Cegléd, 1919.)

CSANÁDI–NAGYVÁRADY–WINKLER: *A magyar repülés története*. Budapest, 1974, Műszaki.

JEGYZETEK

¹ Kondenzcsík általában, nyáron 7-8000 méteres magasságban, télen 4-6000 m-en, esetleg fölötté jön létre. Az egyik keletkezési módja, ha túlhűlt vízzel koncentráldott (kondenzálódott) rétegbe viszi be a repülőgép hajtóműve a mikroszkopikus égéstermékét (bár ez nem nedvszívó, nem higroszkópos, ami a felhőképződéshez szükséges anyag), amire kicsapódik, rákristályosodik a pára és ez a fizikai folyamat hozza létre a mesterséges jégtűfelhőt. A másik elmélet szerint a repülőgép motorjából kiáramló mikroszkopikus anyagokban gazdag, páradús gáz fagy meg és hozza létre a felhőszerkezetű fehér sávot a kondenzcsíkot.

² Rotter Lajos és Steff (Szilas) Tibor 1932-ben a világon elsőként Magyarországon alapította

meg, a repülő cserkészek szervezetét.

³ Ez a nap tisztelgés az Úr aztalanál a magyar repülés hőseiért, akik kötelességük hű teljesítése közben, a megpróbáltatások súlya alatt megfáradtak és mentek előre oda, ahová egykor mindannyian eljutunk. Nagyboldogasszony napja a Szűz Mária mennybemenetelének emléknapja. Az már a véletlen játéka (?), hogy a szentté lett első királyunk is augusztus 15-én adta vissza lelkét teremtetőjének, csak Ő 1038-ban. Az Érdy-kódexből tudjuk, hogy Szent István király hazánkat, „Ez szegény országot Bódogasszony országának nevezé.” – mivel azt Szűz Mária kegyeibe ajánlotta.

⁴ 1000 méter tiszta magasság, az 50 km vagy ennél nagyobb, szárnyon megtett távolság, és az egy felszállásból teljesített öt óra időtartamú repülés jelenti a nemzetközi norma az FAI alapfeltételeit. Magyarországon is elfogadta és alkalmazta ezt a követelményt.

⁵ A Szentesi Napló következetesen Csulinszky Sándornak írja a Szulinszky nevet.

⁶ alójában 1935. július 5-én volt az első békéscsabai felszállás a Nattán István építés-irányításával készült Zöglínggel, a „Csaba vezér” névre keresztelt géppel, de a „turáni átok győzedelmeskedett, ...” – ahogyan a csabaiak fogalmaztak, – mert ‘43-ig sikerült megakadályozni a repülés életre keltését.)

⁷ Kétkormányos repülőgépes oktatást jelent. Latin eredetű szó. Magyar nyelvbe nagy valószínűséggel a húszas évek közepétől kerülhetett német nyelvterületről, – ahonnan a repülés gyakorlata is áterjedt hazánkban – a repülő szakki-fejezésekkel. A doppel = másolat, másodpéldány, kettős, páros szóból magyarodott, ahol igei alakot öltött a szakzsargon.

⁸ Siebel Si 202 Hummel két- egymás mellett üléses, alsószárnyas, faépitésű, német gyártmányú

iskola- és túrarepülőgép.

⁹ A Focke-Wulf FW-189 német gyártmányú, alsószárnyas, kéttörzsű, osztott vezérsíki közelfelderítő repülőgép, közismert nevén Bel ami, magyarul: szépfiú.

LEVÉLTÁRI DOKUMENTUMOK

Csongrád Megyei Levéltár Szentesi Levéltára
Főispáni iratok (ált.)

– M. kir. belügyminiszter 122.721/1942./V.

Léggömbökkel és azok szerelvényeivel való eljárás.

– A honvédelmi miniszter távirata a főispánnak a „Honi légvédelmi készség” elrendeléséről, 1942. szeptember 5-én.

– 379/ főisp. 1943. Meghívó a Csongrád-vármegyei Cserkészrepülő Egyesület alakuló közgyűlésére.

– M. kir. belügyminiszter 71.790/1942./V. márc. 11. A „Repülőgépeket Erdélynek” ön-kéntes mozgalom beszüntetése.

– 529/ főisp. 1943. június 7. Fölterjesztés a belügyminiszterhez a Csongrád-vármegyei Cserkészrepülő Egyesület alapszabályzatának jóváhagyása tárgyában.

Csongrád Megyei Levéltár Hódmezővásárhelyi

Levéltára

– Bibíthy-Horváth László rep. őrnagy hagyatéka

Polgármesteri iratok

– 6/kgy. 1944. sz. A hékédi vasúti megálló nevének „Szentés-repülőtér”-re változtatásának kgy-i jóváhagyása.

– 932/1942. Repülőotthon építése.

– 1203/1942. II. 19. néhai Csuray Ernő baleseti kártalanítási ügye.

– 1702/1942. Repülőgépeket Erdélynek. Kimutatás.

– 2832/1942. Ejtőernyős és repülő önkéntesnek jelentkezők.

– 3021/1942. Cserkészrepülő 1942. évi városi segélye.

– 572/1943. Sorozási ügyek: ejtőernyősök

önként jelentkezése.

– 1237/1943. Cserkészrepülő a repülőtér megnagyobbítását kéri.

Cserkészrepülő területvásárlási ügye.

Szelevényi út áthelyezési ügye.

– 1550/1943. Cserkészrepülő támogatása.

– 2095/1943. Sportrepülő Egyesület szegedi adománya.

– 2178/1943. Sorozási ügyek: repülő jelentkezése.

– 3944/1943. Kérelem a Hékédi megálló nevének megváltoztatása tárgyában.

– A Szentési Cserkészrepülő iratai. Csongrád-vármegyei Cserkészrepülő Egyesület alapszabálya mellékletekkel – 1943. 05. 04.

Hadtörténelmi Levéltár

Tanulmánygyűjtemény.

– Tgy. 3327/III./21. old. Winkler: Krónika. Repülés történet. Tasnádi L. távrepülése Szentesre.

– Tgy. 3327/IV./24. Winkler: Krónika. Repülés történet: 11. sz. Szeged légoltalmi körzet.

Vkf. eln. 1. 6192/1943. Város és a híd védelme.

FOLYÓIRATOK, NAPILAPOK

A *Szentési Napló* 1942–43. évfolyamából és a *Délmagyarország*, 1942. 12. 13.-i száma.