

PUSZTAI JÁNOS

Fejezetek a szentesi repülés történetéből

X. rész *A repülőklub repülőtere (1950–1956)*



A kor szellemét idézem, hogy a dolgok mélyére láthassunk. Ezt az intervallumot a mind töményebb politika, abban is a nemzetközi- és a hazai társadalmi környezet túlhangsúlyozott érdeke határozta meg. A repülőket is a mindenáron való munkaverseny és a káderpolitikai bizalmatlanság levegője vette körül. Ennek ellenére a mesterségesen gerjesztett nemzetközi feszültség miatti honvédelmi szükség, valamint az ideiglenes kormány vállalta békemegállapodás okán sem lehetett mellőzni a repülő ágazatot.

A társadalompolitika determinálta legkisebb szervezeti egységben, a szigorúan ellenőrzött repülőklubban lehetett a leghatásosabban érvényre juttatni az uralkodó politikai érdekeket. A hangsúly a szervezetre esett, azt a látszatot keltve, hogy a klub(ok)nak van repülőtere. A központi akaratnak megfelelően, az 1949 szeptemberében, Szentesen indított tanfolyamon képezték ki a klubok titkárait és a politikai tiszteket, a politika elsőszámú végrehajtóit.

Tekintettel arra, hogy a repülőtéren állandósult az országos beiskolázású tanfolyami kiképzés, a klubtagoknak hét közben nem volt lehetősége az elméleti foglalkozásokra összegyűlni. Grohmann István repülőterparancsnok – dr. Kunszeri Béla alispán támogató segítségével – benyújtotta igénylését egy helyiségre Török János polgármesternek. A hivatal, a megszokottól eltérően gyorsan – a januárban beadott kérelemre, április 14-i hatállyal – kiutalta dr. Milotai Miklós Ady Endre u. 22. sz. alatt lakástulajdonos Kiss Bálint u. 9. sz. alatti négy utcai és egy udvari szobás, egy előszobás és zárt folyosós, pince, padlás, garázs helyiségekből álló lakrészt. Korábban a klubvezetői elhelyezés a Felszabadulás út 2. sz. alatt, a korábbi Horthy-házban volt.

Az OMRE létrehozásával ugyan megszűnt a fegyelmet szétforgácsoló politikai érdekkörök rivalizálása a szervezetben, de lett helyette – az uralkodó politika nagyobb

(látszat)dicsőségére – a mondvascinált munkaverseny. A repülőkre áthangolt ógörög olimpiai alapeszméből a „Gyorsabban, magasabban, erősebben” gondolatsorból születhetett a sztálini szlogen, a „Repüljetek magasabbra s messzebbre, mint mások”, aminek a megvalósulásához – logikusan – gondozott, jól karbantartott, kiváló műszaki állapotú gépekkel vezetett az út. E mozgalom jegyében szerveződött a szovjet mintára létrehozott Nazarova-mozgalom. A dolog lényege az volt, hogy a legjobb növendékek és pilóták 1951 végétől egy-egy gépet saját gondozásukba, felelősségi körükbe vettek, bár a feltételek ismeretében szívesebben mondanám azt, hogy örökbe fogadták azokat. Például említem, hogy Gács Ernő parancsnok a repülőteret „vette át” – nem a rosszmájúság mondatja velem, de ez egyik sarkalatos pontja volt munkaköri kötelességeinek. A legértékesebb gépet az egyik oktató, majd

egy-egy gyakorló vitorlázó repülőgépet egy-egy kitüntetett „kiváló” növendék, végül az aggregátort Szabó János hangármester vette gondozásba. Olyan felajánlásokat vártak tőlünk – és miért ne vállaltuk volna? – ami a repülés tanulás folyamatából természetesen következett. Csak példának említem az egyik „felajánlás”-i típust: „Hazánk x-dik felszabadulásának ünnepére a legjobb képességem szerint vizsgázom aerodinamikából, november 7-ig pedig befejezem a felkészülést és leteszem az A vizsgát”.

Az OMRE Csongrád Megyei Csoportja, amely tömörítette a környező városok önálló szervezeti csoportjainak tagságát is, 1950. január 29-én alakult meg Szentesen, a repülőtéren. A Csongrád Megyei Repülő Klub elnöke Váczi Sándor, az MDP megyei titkára; ügyvezető titkára dr. Kunszeri Béla alispán, a szentesi klub elnöke lett; repülésvezető, repülőter-parancsnok Grohmann István, az OMRE pilótája; pénztárosa dr. Bánki Béla; jegyzővé pedig Szilaj Varga Gyulát, a Magyar Szabadságharcos Szövetség csongrádi csoportjának szakosztályvezetőjét, a volt m. kir. pilóta szakaszvezetőt választották a klubok megjelent képviselői.

Az OMRE Csongrád Megyei Repülő Klubjának első (tavaszi) üzemnapja 1950. március 26-án volt. 115-en jelentünk meg a repülőtéren, hatvankilencen iratkoztunk fel a repülési naplóba, de végülis csak hatvanegy fő repülhetett, mert egy kötélen volt, az is gyakran szakadt, és kézzel húztuk a csörlőtől a starthelyig. Grohmann István repülésvezető, Kátai István oktató és Hajagos Károly segédoktató repült, Vass Mihály hangármester csörlött és fonta a kötelet. A szoktató- és az ellenőrző repülés a HA-5058 Cimborával történt. A kezdő növendékek egy-egy négyes, alkalmanként ötös fogata egy A, vagy B vizsga vezetésével futva húzta a kötelet – amíg bírta –, majd újabb csoporttal, friss erővel ismét indult a verseny az idővel, hogy minél többen repülhessünk. A lekapcsolt kötelet

a csörlőautó mellett már várta egy ugrásra kész visszahúzó csoport. Abban az időben még ott volt a hangárban a két selejt Tücsök és egy Vöcsök is. A reggeli eligazítás után azokat is összeraktuk, és az éppen pihenő állomány azokon csűrőzött, vagyis a gépeket széllel szemben állítva, a szárny két végén lévő kormánylapokkal azt vízszintesen kellett tartani úgy – ha lehetett –, hogy azok végei ne billenjenek le és ne érintsék a talajt.

Sajnálatosan már az első üzemnapon, a késő délutáni órákban 5%-ra sérült a Cimborá. Történt ugyanis, hogy leszálláskor „rövidre jött ki” – vagyis nem ért el a biztonságos leszállójelig – a Grohmann István vezette Cimborá és a gép kereke a meredek árokpartnak ütközött, ami azzal járt, hogy az teljesen benyomódott a kerékházba. Egy héttel később – ez mindenképp Vass Mihály hangármester szorgos munkáját dicséri – már ismét repülhető volt a kétkormányos gép. Az év első repülési napján a csak dolgozó, de nem repülő kezdő növendékek jelentős része (csalódását kifejezve) a következő repülési napon már nem jelent meg: április 10-én csupán negyvennégy növendék vett részt azon. Május 7-én már Vass Mihály és Németh Antal oktató is segítette Grohmann István munkáját, aki túlzott bizalmat előlegezett az A és a B vizsga növendékeknek, mert képességüket meghaladó feladatokat adott nekik. Ő maga is gyakran megszegte a repülésbiztonsági szabályokat. Rendkívüli vadászszenvedéllyel vetette magát a sárkányokra, természetesen nem Szent György módjára dárdával, hanem a vitorlázó pilóta kaszaboló eszközével, a gép szárnyával. A Cimborával előszeretettel tépte le tartósinórjáról a tavaszi szeleket kihasználó – gyerek és felnőtt örömét egyaránt szolgáló – papírsárkányokat. A sok apró gépsérülésre felfigyeltek az OMRE központban, és május 28-án már Gács Ernő vette át a karmesteri pálcát a repülőtéren. Grohmann István megmaradhatott beosztott oktatónak mindaddig, amíg nem talál magának máshol

munkahelyet. Ekkor 47 fő kezdő, 8 fő A, 8 fő B és 6 fő C vizsgás tagja volt a klubnak.

Vass Miska bá' oktatási módszeréről vizsolyogtak azok a növendékek, akik nem tartoztak az ügyesebbek közé. Sajnálatosan felvette az egyéni repülés-pedagógiai eszköztárába a csúszótalpat is, amivel a Cimborra hátsó üléséből az egy hellyel előtte lévő növendék fejét kopogtatta, ha az nem az ő elgondolása szerint kormányozta a vitorlázó gépet. (Ezt a speciális eszközt törött csúszótalpból faragta, marokba illő fogóval. Formája a mángorlófára emlékeztetett, csak nem volt bordás egyik oldala sem.) Kétségtelen, hogy az első, a növendék-ülésben nehezen lehetett hallani a gép hangos suhogásától az oktató utasításait. Miska bácsi a „fakezűtek” és „fafülűek” repülési készséget és hallást javító csúszótalpas terápiája nem érhetett célt, mert oktató társai a növendékek morgolódásait hallva és a fejbúbo(ko)n szaporodó púpokot látva nem javasolták tovább a sajátos módszer alkalmazását. Vass Mihály hangármester-oktató a sérülést nem okozó és a könnyen törő

nádpálcára – mint a figyelem fenntartójára – tért át, azt ugyanis kevésbé vezette „tévútra” a szemből jövő, 60–80 kilométeres sebességnél keletkező menetszél.

Gács Ernő ridegsége taszította a növendékeket. A nyári táborok indulásáig a repülő üzemnapokon részt vevők száma a korábbi 40 fős létszámról 20 körülire apadt. A nyári táborban az ugyancsak Rubik Ernő tervezte R-15b típusjelű, vadonatúj két Koma volt a kiképzés eszköze. Az elsősorban kezdőknek szervezett táborban 32 fő vett részt, döntően Csongrád megyei fiatalok. Vajna Sándor az OMRE központból nemcsak segíteni jött, hanem mint megfigyelő is részt vett a szentesi repülő üzemnapokon. Grohmann István ennek ellenére sem hagyott fel a sárkányvadászattal, pedig mind a lap- mind a doboz sárkányosok beljebb húzódtak a városba, így már hitelét veszítette az az állítás, hogy a város felől leszálló gépek biztonságát veszélyeztették a madzag-pórázos légi alkalmatosságok. Szeptember 17-én Grohmann István Rozgonyi Etelka nevű utasával a



MASSÁNYI SÁNDOR ÉS FELESÉGE, OLÁH MÁRIA A CIMBORÁBAN. A KÉPEN JÓL LÁTSZIK AZ ÜLÉSEK ELHELYEZKEDÉSE. (GUL-LAY-ARCHIVUM)

HA-5058 lajstromjelű Cimborá fedélzetén a sárkányosok után eredt, aminek az lett a következménye, hogy már nem tudott visszatérni a repülőtérré. Szorult helyzetében a Damjanich utcai iskola mögött lévő egyik családi ház tenyérnyi udvarában szállt, pontosabban tottyant le. A gép jobb szárnya a ház tetején, a bal szárny nagyobb része az alacsony telekhatároló léckerítés fölött a szomszéd kert veteményei között ért talajt. A Cimborá orra a telek Jókai utca felőli kerítése előtti cseresznyefa tövének ütközött. A gép orr-része súlyosan roncsolódott, de ez 30%-os sérülés volt, ami a javítási szabályzat szerint Szentesen már nem volt helyrehozható. Az első ülésben lévő, élete első repüléséről visszatérő Rozgonyi Etelka egy bokaficammal úszta meg a keményre sikerült leszállást. Mint Grohmann István oktató elmondta, először a Damjanich utcai játszóteret szemelte ki kényszerleszállása színhelyéül, de az akkor tele volt gyermekekkel, így inkább a széles Jókai utcára próbált ráfordulni. Csakhogy oda már nem tudott eljutni, mert a közben lévő kémények és nyárfák túl magasnak bizonyultak, azokat kerülgetni már nem lehetett. Ez a kényszermegoldás tűnt a legbiztonságosabbnak. Grohmann Istvánt többet nem láttuk. Ma is csak egy, a Levéltárban lévő '53-as instruktóri(nak mondott) jelentésből tudhatjuk, hogy abban az évben többször is megjelent a repülőtéren, de az országos központ szigorúan tiltotta a parancsnoknak a repülőtérré való belépést. Az esztendő utolsó repülési üzemnapja december 3-án volt.

A Csongrád Megyei Repülő Klub az év során – az OMRE-ellátmány akadozásai miatt – működési zavarba került és segínyt kért a várostól. A tanácsülés érdemben foglalkozott a kérelemmel és a 178-22/1950. I. 7. sz. határozatával az 1950. évre, „egyszer és mindenkorra” 1500 forint segínyt szavazott meg. A város támogatása folyamatosná tudta tenni mind a repülést, mind a megkezdett tanfolyam befejezését.

A Repülés kéthetenként megjelenő folyóiratot „Pilóta iskolá”-t indított. A szentesi növendékek közül többen is válaszoltak az elméleti közlések végén fölített kérdésekre és ezekre „igen jó” válaszokat küldött Remzso Antal – tudhatjuk meg az értékelő-szerkesztő üzenetéből. A repülőklub 1950 októberében egyhónapos modellező körvezetői iskolára küldte Szolnokra Vigh Mihályt és Pusztai Jánost modellezőt és repülő növendéket. azt mindketten kiváló eredménnyel végezték el. Következő év nyarán és '53 tavaszán Vigh Mihályt és Pusztai Jánost arra kérte az egyik csongrádi általános iskola (mai zeneiskola) pályakezdő tanárnője, hogy vezessék be a modellépítés fogásaiba, mert az egyhónapos szolnoki tanfolyamon előzetes gyakorlati tapasztalat hiányában nem volt alkalma azt minden részletre kiterjedően megtanulni. A megtisztelő fölkérésnek eleget tettünk.

Szeptember 1-jén újabb csoporttal indult a klubok politikai tisztképző iskolája Szentesen. Vezetőjéül Vajna Sándort, a 28 éves vegyipari szakmunkást, repülő oktatót nevezte ki az OMRE iskola parancsnoknak. A Repülés című szaklapban hálatelt szavakkal, a korszak frázispaneljeivel köszöni meg Varga Flórián hallgató, hogy ő is a csoport tagja lehet. Ez a káderpolitikai tiszteletkőr önmagában nem hordoz különösebb értéket. Figyelmet csakis azért érdemel, mert az a Varga Flórián írta ezt, akit a politikai tisztképző tanfolyam elvégzése után a szentesi repülőklubhoz osztottak be, és néhány hónappal később ugyanott klubtitkári kinevezést kapott.

A Hajdúszoboszlón megrendezett, III. Országos Vitorlázó Repülőversenyen – a már korábban Szentesen oktató – Hajagos Károly segédoktató junior kategóriában második helyezést ért el. Ebben az évben 1230 főlással 72 óra repült idő mellett egy magassági teljesítmény is született.

Az 1951. év már sokkal határozottabbnak, mozgalmasabbnak ígérkezett, a felada-

tok szintje és tétje is emelkedett. Július 26-tól augusztus 23-ig vontató és motorosrepülő iskola működött a repülőtéren vitorlázórepülő oktatók és oktatójelöltek, illetve 1-4 óra repült idővel rendelkező C vizsgások részére. Az (utó)képzés az érdekelt oktatók hétközi munkanapjaira korlátozódott, hogy a hétvégeken képesek legyenek hivatásuk és megbízásuk szerinti feladatot ellátni a bázisrepterükön is. A vitorlázók célja a vontatás megtanulása és a vontathatói szakszolgálati engedély megújítása volt. Gács Ernő repülőter-parancsnoksága mellett Marxer István volt a repülésvezető. A vontatás a HA-LEC Struccal, a Daru II-vel (M 28), I-0033, ekkor még honvédségi lajstromjelű géppel, a HA-RUB (korábban I-002) lajstromjelű Kányával (R-18) történt. A vontató pilóták Rozemberszky József, Dallos Antal és Borbás Gyula voltak. Száztizenhat felszállással összesen 17 óra 50 percet repültek, a legkisebb sérülés nélkül. A motoros szakszolgálati engedély megújításához a HA-BCD „Csíz” volt kijelölve Borbás Pál oktatóval. Huszonnyolc felszállással 5 óra 5 percet repültek. A HA-BUG lajstromjelű Fecske elsősorban a típusrepülés célját szolgálta Dallos Antal oktató irányításával. Erre a repülési feladatra 1 óra 23 percet fordítottak. Résztvevők voltak: Gács Ernő reptér-parancsnok (Szentés), Batári Lajos, Hargittay János, Dobosi János, Haas György (aki 1957-ben volt parancsnok a szentesi repülőtéren), Marxer István, Kertész Károly, Pap László (Szentés, akkor még algyői s. oktató), Katona Sándor, Gábor Károly, Varga József, Gács Ernőné (B vizsgás növendék, Szentés), Farkas Károly és Szűcs Miklós,

Az '51-es esztendőre ki kellett vonni a Cimborát a forgalomból, helyüket az újabb Rubik gép foglalta el a két harminc napos nyári Koma táborban. A 30-30 fővel indított, országos szervezésű nyári vitorlázórepülő tábor nagyszerű eredményt hozott. Valamennyien sikeresen tettek A vizsgát. Öt, illetve

hat főnek a B vizsga fokozatot is sikerült teljesíteni. Ősszel ismét vezetőváltás volt. Gács Ernő repülőter-parancsnok visszaadta a Szentési repülés irányítására kapott megbízását. Előtte Vass Mihály hangármester is kilépett a repülés kötelékéből, és az akkor fejlesztés előtt álló Asztalos KTSZ-hez távozott. Az új parancsnok Székely Gyula lett, az oktatók Lipták Lajos és Harmann György voltak. A politikai irányításban is új arc tűnt fel a klubban, Molnár Magdolna. A korábbi politikai tiszt, Varga Flórián klubtitkári besorolásba került és ezt a feladatkört töltötte be '53 március végéig. Zavaros pénzügyi elszámolásai miatt vizsgálat indult ellene, de akkor már költözöbven volt Szolnokra. A rendőrség állományába kérte áthelyezését.

A klub belső szervezeti erejét példázza – az 1952. február 3-án tartott titkári beszámolóból citálva – a 40 fő kezdő, a 3 fő A, a 4 fő B és az 1 fő C vizsgás növendék létszám. Ősszel sokan vonultak be vagy a tiszti iskolára, vagy a hadsereg más alakulataihoz. Nem hanyagolható el az sem, hogy a Horváth Mihály Gimnáziumban végzett növendékek túlnyomó része fölvételt nyert az egyetemekre, így a létszám csökkenése, ugyanakkor a tagtoborzás miatti növekedés is szeptemberre esett. A Repülés c. folyóirat több alkalommal is megdicsérte a szentesi klub vezetőségét, hogy milyen nagyszerű munkát végeztek a tagtoborzásban. Ebben a műfajban kiemelkedő növendékeket név szerint is megemlíti, így Mészáros Jánost (Janán), Szabó Ferencet, Fási Jánost, Szamosi Józsefet, Számel Ferencet és Lipták Lajost. Csak a rend kedvéért említendő meg, hogy Lipták Lajos, a későbbi magyar magassági rekorder oktató volt a szentesi repülőtéren. A sajtó ugyan nem említi, de elévülhetetlen érdemeket szerzett a tagtoborzásban a kiskunfélegyházi Terescsényi Endre tanár és sportrepülő, valamint a csongrádi Szilaj Varga Gyula modellező körvezető, volt katonai repülő és vitorlázórepülő növendék.

Még 1951-ben indult meg két csoporttal a fedélzeti rádiós előképző tanfolyam is a klubban, Csányi Károly, Dobóczki István tatrálékos tisztek és Nagy Gyula vezetésével.¹ A csoport tagjai megtanulták a hangolvasást morse üzemmódban, és műszaki vizsgaként csoportonként egy-egy üzemképes rádiót építettek középhullámú sávban.

Ez az esztendő volt az, amikor Szilaj Varga Gyula, a csongrádi repülő és a szentesi Repülőklub modellező körének vezetője „a tagtoborzást segítő” modellező vándorkiállítást szervezett. Az iskolák dísztermében, a művelődési házakban létrehozott és bemutatott kiállítás nagy nézőközönséget vonzott. A jól összeállított bemutató anyag – az ötletgazda közreműködésével – bejárta Szentest, Csongrádot, Hódmezővásárhelyt és Kunszentmártont. Valamennyi helyen nagy elismeréssel nyilatkoztak a jelentős számban megjelent érdeklődők.

Ugyancsak a repülés népszerűsítését szolgálta az a kezdeményezés is, hogy a környező városok középiskolái, az általános iskolák a végzős hallgatókkal kirándulást szerveztek a repülőtérré, ahol a különböző vizsgafokokozatok bemutatását követően a legjobb tanulók és az érdeklődők sétarepülésen vehettek részt. Mészáros Júlia, a Horváth Mihály Gimnázium III. b osztályos tanulója '52-ben egy meleghangú levélben köszönte meg a lehetőséget a Repülés c. lap hasábjain. A repülés gyorsítása érdekében, a munkát könnyítendő a szentesi Mezőgazdasági Gépállomás egy kötélvisszahúzó traktor kölcsönzésével segített.

1951-ben a két Komából és egy Vöcsökből álló gépállománnyal 1428 folszállást, 233 óra 32 perces repülést lehetett teljesíteni. Ebben az évben teljesítményrepülés nem született.

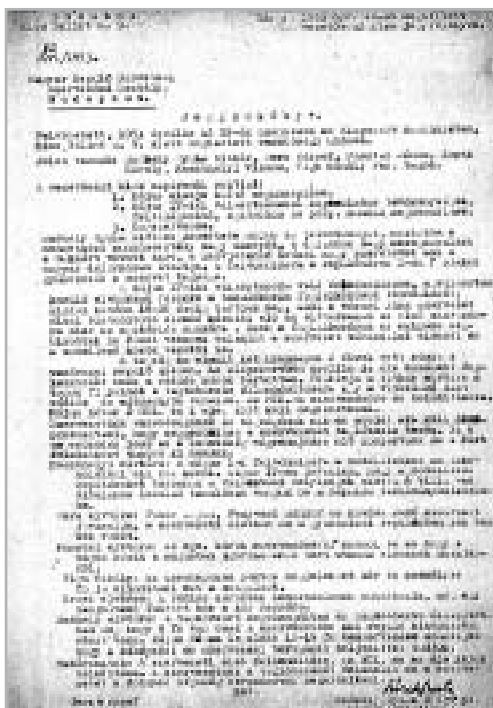
Az '52-es esztendő első repülési napja február elején volt. Az elméleti képzés végén a kezdők szoktató repülésével kezdődött a kiképzési év. Repülést Lipták Lajos oktató

vezette. Komával repültek, Vöcsökkel csűröztek, a B és C vizsgások egy-egy iskolakört repültek. Erről az üzemnapról Kasza József írt egy hangulatjelentést a Repülés 1952. 3. számában. A márciusi, az 5. sz. számban Kurán Aranka őszinte elragadtatással számol be első motoros repüléséről. Május és június hónapban – főleg a kiskunfélegyházi növények közül – Hatvani Béla, Eperjesi János, Szarvas József (szentesi, aki augusztusban bevonult a légierőhöz), Ribarits János és Sípos István szereztek C vizsgát. Alig egy hónappal később Gera József, a szentesi vitorlázórepülés nagy reménysege is C vizsgás lett.²

Március 7-én Hódmezővásárhelyről kilencen jelentkeztek repülni a szentesi klubba.³ Július és augusztus hónapban országos szervezésű leány tábor volt, elsősorban A és B vizsgásoknak. A huszonnégy résztvevő közül mindenki (összesen 15-en) egy vizsgafokozattal előbbre jutott. Július végén C vizsgások lettek: Barbai Éva, Thury Ludmilla, Bodnár Ilona, Somogyi Erzsébet, Horváth Mária, Pilis Anna és Péntek Erzsébet, majd a tábor végéig Bedő Ilona, Varga Teréz, Lengyel Mária, Máté Ilona, Párniczky Irén, Pomázi Mária, Fehér Katalin, végül Kopcsik Antónia.

A sok munkát adó, de tisztas eredménnyel záruló esztendőt az év végén megkoronázta a berki határrészben a Li-2-ből végrehajtott ejtőernyős bemutató. A programot Kis Sándor⁴ szentesi születésű ejtőernyős oktató, jelen esetben ugrásvezető szervezte. A szegedi ejtőernyős csoport végzett gyakorló-, bekötött ugrást, majd a végén az ugratóparancsnok mutatott be 1500 méterről készletet, zuhanó ugrást.

A klub hivatásos és választott vezetői között állandó politikai torzalkodás volt. Molnár Magdolna politikai tiszttá Varga Flórián klubtitkár áldatlan segítségével nagy mestere volt az „osztályidegenek” illetve az annak mondott, végül a „kispolgári származású elemek” politikai inzultálásának, végső tetteként kizárásának. Alig múlt el hét,



IDE AZ 1953. ÁPR. 28-ÁN KÉSZÜLT VEZETŐSÉGI ÜLÉS JEGYZŐKÖNYVE

hogy ne erőltette volna rá a klub társadalmi vezetőire a fegyelmi bizottság összehívását, hogy a maga kis koncepciók pereit megrendezhesse. A június 7-én kelt Fegyelmi Bizottsági jegyzőkönyvből idézem „...meg kell tisztítani szervezetünket a burzsoá befolyás alatt lévő egyénektől...” Ezért Varga Flórián vezető titkár és Molnár Magdolna politikai vezető Sarkadi Nagy Bálint, Sarkadi Nagy László, Lapu Imre és Vajda József repülő fiatalokat kizárták, mert a Sarkadi testvérek szülei 18 kh földet birtokoltak, Lapu Imre apja leventeoktató volt, Vajda József szülei pedig malmot béreltek. Akkor a klub vezetőségének tagjai voltak: Mészáros János (Janám), MÁV motorvezető, Vígh Ferenc cipész szakmunkás és Gera József gimnáziumi tanuló. Ő volt egyébként a Fegyelmi Bizottság elnöke is, akit két héttel később a nyári tábora már alkalmatlannak ítelt a káderes,

mert az „apja jelenleg is, 1938 óta önálló pékmester”. A növendék bizottsági tagok egyet nem értésüket azzal tudták kifejezni, hogy a jegyzőkönyveket nem írták alá, bár a kizárásokat ezzel sem tudták megakadályozni.

A sok belvizsály ellenére az 1952-es esztendő 4146 főlészállással, 351 óra 55 perc repült idővel, öt teljesítmény-feladattal zárult. A környezetéből magasan kiemelkedő felszállás és repült idő a két nyári és egy őszi tábornak, illetve a vontatásos kiképzésnek és teljesítmény-tábornak köszönhető. Az 1952. december 27-i jelentésből tudjuk, hogy egy Koma, egy Pilis, illetve egy Június 18 alkották a gépparkot, de a nyári időszakban három Koma, két Vöcsök, egy Szellő és egy Lepke illetve egy Június 18 hasíthatta a levegőt. A kiegészítő tartozékok között volt két barográf (magasságíró), három darab háti mentő ejtőernyő, egy csörlő agregátor és egy jó állapotú csörlőkötél. A nyári időszakban azonban a csörlőkötél állapota botrányosan rossz volt. Csak példának említem, hogy augusztus hónapban 102 alkalommal szakadt, és annyiszor 15–20 perc esett ki a repülés lehetőségéből.

Meg kell említeni, hogy ez az év volt a katonás rendszerre való áttérés ideje is. Új rendfokozatokat vezettek be, új sarzsi jelölésekkel az OMRE egyenruhán. A legalacsonyabb beosztásúak megszólítása „növendék elvtárs”, de létezett „rajos”, „brigádos” „főbrigádos”, stb rendfokozat is. Rágyánszki András, a korábbi főtitkár főparancsnok lett. Ez az intézkedés augusztus 16-án, a 17. sz. parancsban látott napvilágot. Áprilia 2-án keltezett a 08. parancs értelmében Szentés II. osztályú repülőter lett Győr, Tatabánya, Gyöngyös, Sajókápolna, Bánréve társaságában, vagyis csak sportcélra volt igénybe vehető. A parancs személyi része kihirdeti, hogy Gera József növendék – minősítése alapján – a „kiváló nevelő” cím és jelvény viselésére jogosult a sikeres elméleti oktatásért. Előléptetést kapott Székely Gyu-



LESZÁLLÓ KOMA (R-15b) LÁTÁNYA A HANGÁRBÓL, A SZENTESI REPÜLŐTÉREN, AZ ÖTVENES ÉVEK ELEJÉN. (PAP L.-ARCHIVUM)

la (repülőtér-parancsnok), jutalmul május 1-jétől törzsvezetőből felügyelővé⁵ lépett elő. Kiváló műszaki lett Szabó János (Sonáj) hangármester. November 7-e tiszteletére Oláh József is megkapta ezt az elismerő címet.

Ez az esztendő hozta meg a parancsrendszer bevezetését is. Ennek megfelelően az OMRE '52 januárjában kiadott 1. sz. parancsával valamennyi gyakorlati repüléshez kötelezővé tette a mentőszolgálat jelenlétét. Ez önmagában is egy nagyon fontos előrelépés volt a biztonság, az életvédelem szempontjából. Árulkodott ez arról is, hogy ebben az évben tovább nőtt a hadsereg befolyása, ugyanakkor emelkedett az Egyesület állami támogatása. A 18. sz. parancs elrendeli a vitorlázó repülőterek üzemanyag-tárolóinak, hangárainak és egyéb létesítményeinek őrzését állandó éjjeliőrökkel, akik ehhez fegyvert is kaptak. Repülés c. lap '53. évi első számában Bartos Tibor algyőei sportrepülő és ejtőernyős növendék – emlékezve az előző év végén megrendezett ejtőernyős bemutatóra

– az ejtőernyős szakcsoport megalakítását szorgalmazza. Az e célból indított toborzási próbálkozások rendre sikertelenül zárultak. Azt az egy-két jelentkezőt, akik megfeleltek az orvosi feltételeknek vagy Algyőre, vagy Félégyházára, esetleg Szolnokra kényszerültek irányítani. A vitorlázó repülést is egyre csökkenő létszámmal, de még mindig jelentősen többen igényelték, mint az ejtőernyőzést. Még májusban érkezett a repülőklubhoz egy szerényen kedves levél Szegvárról, Bihari Éva (1937) a Háziipari Szövetkezeti dolgozótól, aki befejezett általános iskolai végzettséggel rendelkezett – ejtőernyősnek jelentkezett. Székely Gyula alapszervezeti titkár, repülőtér-parancsnok behívta orvosi vizsgára. A repülőklub archívumából ennél több – sajnos – nem ismerhető meg a jelentkező további sorsáról.

Az év első repülési napja január 27-én volt, a Koma, a Pilis és a Vöcsök repült. A komisz idő miatt csak 36 felszállásra volt lehetőség. A kitűzött cél a kezdők szoktató

repülése volt, de oktatói ellenőrzésen vettek részt a különböző fokozatú vizsgás növendékek és a pilóták is. Délután fél kettőkor – mivel akkorra mindenkinek volt legalább egy folszállása – Hartmann György soros repülésvezető lefújta a gyakorlati repülést. A három géppel összesen 1 óra 52 percet töltöttek levegőben.

Hartmann György oktató repülés-meteorológiai kört szervezett, részben a katonai pályát választók segítése, másrészt a vitorlázó repülésben maradók teljesítmény-javítása céljából azért, hogy a meteorológiai elemek ismeretében, annak a repülés céljára használható energiáját tudatosan is képesek legyenek a jobb teljesítmény elérése érdekében fölhasználni. Nagyszerű segítséget adott az alapokhoz a Kasza-féle Légekörtan és Tardos Béla könyve, a Sportrepülőknék a légkörről című MRSZ-kiadvány.

Az oktatói állományt Székely Gyula parancsnok, Hartmann György és Lipták Lajos alkotta. Csörlőkezelők voltak Gera József (Szentese) és Sípos János növendék (Kiskunfélegyháza). A gépkocsivezető Chambre Pál (Szeged) volt. A tavaszi olvadás utáni sáros, süppedékes talaj miatt csak március közepétől folytatódhatott a gyakorlati repülés. Az aggregátort a téli időszakban sem sikerült megjavítani. A gyakori műszaki hiba sokszor megtörté a repülés kibontakozó lendületét, de az alkatrészcsere csak időlegesen volt képes megoldani a gondokat. Új motort várt a vezetés, de az csak nem akart megérkezni a központból, az agyontákoltt motor pedig már-már veszélyeztette a repülés biztonságát. A március végi jelentés szerint a hónap során a HA-4085-s jelzésű Június 18-al 20 felszállással 4 óra 12 percet repültek, a HA-3275-s Szellővel 17 folszállásból 2 óra öt percet, a HA-2336-os Vöcsökkel repült 29 felszálláshoz 1 óra 17 perc tartozik, míg a HA-5127 lajstromjelű Koma 115 start és landolás között 5 perc híján 8 órát töltött a levegőben. Februárban egyáltalán nem volt

repülés. Májusban már két Szellő, két Június 18, Koma és Vöcsök, jól működő aggregátor, új, de rossz minőségű kötél (egész hónap során csak tíz kötélszakadás volt, szemben a korábbi 30-40-el) erősítette a repülési lehetőségeket. Egy visszacsörlő berendezés húzta a csörlőtől a starthelyre a kötelet. A májusi összes repült idő 30 óra 10 perc volt 236 folszállásból.

Az 1953-ban a még mindig Szentese repülő kiskunfélegyházi növendékek és pilóták egy csoportja – már '52. június elején Terescsényi Endre társadalmi titkárral – megalakította az MRSZ alapszervezetét, melynek Lipták Lajos oktató lett a vezetője. Hatósági lépések történtek az ottani, a saját repülőter létrehozására, de az csak évekkel később lett igénybe vehető. Ekkor jelent meg először a Kiskunfélegyháza– Szentese repülő alapszervezet elnevezés is.

Az MRSZ központ vezetőségi határozatának téves értelmezése miatt a szentesi alapszervezet (klub) néhány hónapig kiskunfélegyházi fennhatóság alatt működött. Az ügy kivizsgálása után rövidesen helyreállt az eredeti rend, amely mindkét szervezeti egység szuverenitását hitelesítette. Az alapszervezetek repülő bázisa változatlanul a szentesi repülőter volt.

A Repülés című szakfolyóirat 1954. április 10-i számában ismét megjelent – ismeretlen szerző tollából – a fals írás, mely szerint a szentesi repülőklub a kiskunfélegyháziak filiálja lenne. A helyzet változatlan, mert mindkét klub szuverén szervezeti egységként működik az MRSZ OK irányításával, közös nevezőjük az, hogy együttesen használják a szentesi repülőteret.

Végül addig-addig festették újból és újból az ördögöt a falra, amíg az végül 1956 tavaszán ismét, immár hitelesen is megjelent. Hogy kiknek a jóvoltából, az azóta sem derült ki. A MÖHOSz szervezeti rendje szerint a szentesi (gyűjtő) klub végül a kiskunfélegyháziak irányítása alá került, de

ez nem befolyásolta a repülőtér státusát. Ami nehezítette a kialakult helyzet értelmezését, a két, nem egymás alárendeltségébe kinevezetten dolgozó, függetlenített klubtitkár volt. Ennek azonban ellentmondani látszik az, hogy a szentesiek mégis a „MÖHOSz Kis-kunfélegyházi Repülő Klub Szentesi Klubja” nevet kapták az új, kéretlen „keresztységben”. A háttérre ma már nehéz fényt deríteni, de az ádáz tiltakozás meghozta a gyümölcsét.

Az alig 2-3 hónappal később kiadott hivatalos levelek, leiratok ismét a Szentesi Repülő Klub címére érkeztek. A mából visszatekintve az ötven évvel korábbi időre úgy tűnik, hogy az átszervezés kezdeti lendületének túlpörgéséből, vagy valamely előadó túlbuzgalmából jelent meg a névváltozás, mert erre elnökségi határozat sem született.

1953 június 14-én a HA-5074 lajstromjelű Ko-ma alatt elszakadt a csőről kötél, látszólag elegendő magasságban ahhoz, hogy kis köríven vissza tudjon fordulni a leszállójelre. A Hartmann György oktató és Jákó Béla növendék irányítása alatt álló Koma gyorsabban merült a várhatónál. A katonai gyakorlótér felőli oldalon az újoncképzés során ásott lövészgödörök, lövészteknők, tankcsapdák tették életveszélyesen tagolttá a leszállásra szóba jöhető területet. A biztonságos leszállásra csak a repülőtér maradt, Hartmann György oktató megkísérelte a lehetetlent. Majdnem sikerült is. Az úton nem volt veszélyes közelségben közlekedő jármű. A jobbra döntött gép szárnyvége az utat érintette, minek következtében a repülőtér felőli oldalon, a törzs orr-része az árok belső szélének csapódott. A jobb szárny letört, az orr-rész oly mértékben sérült, hogy nem maradt benne ép elem, ennek ellenére a roncsból felállni készülő növendék és pilóta szerencsésen, sérülés nélkül rázhatta le magáról a hulladékat.



KELETRŐL NYUGATRA NÉZVE A VÁROSKÖZPONT, TENGYELÉBEN, A KOSSUTH TÉRBE TORKOLLO KOSSUTH UTCÁVAL (PAP L.-ARCHÍVUM)

Július és augusztus hónapban országos benépesítéssel kéthónapos repülőtábor volt Quint János repülésvezető táborparancsnok irányításával, Lipták Lajos és Soós György repülő oktató segítségével. Az ejtőernyős oktató a szegedi Adamik László volt. Társadalmi segítők voltak Woith Rezső, Kovács F. Pál, Dancsi Emánuel és Gera József. A két aggregátor és a gépi kapamotorral működő kötél-visszahúzó berendezés jelentette a technikai eszköztárat.

A július végén három Komát, két Szellőt, két Vöcsköt és egy Június 18-at, két csőrő aggregátort, négy barográfot (a magassági és időtartam repülések igazolására), négy ejtőernyőt, 38 kötélszakadást és egy géptörést jelentett a repülőtér parancsnoka.

Az augusztus igazi repülőidőt hozott. Erre az időhelyzetre szokták azt mondani a vitorlázórepülők, „ha a kalapom feldobnám, az is órát tudna repülni.” Kilencedikén Gera József öt és fél óra alatt 150 kilométeres céltávot repült Hajdúszoboszlóra, és útközben 1500 méter tiszta magasságot ért el. Ugyanezen a napon Terescsényi Endre (Tanár úr) 1900 méter, Pap László és Seres Kálmán 1 óra 22 percet repülve 2100 méter tiszta magasságot repült. Ebben az időszakban teljesítette a C vizsga feladatát Molnár Magdolna a klub politikai tisztje is, és kezdte meg oktató munkáját Kertész László. Quint János táborparancsnok 16-án 2000 méter magasságot repült.

Korábban, még '52 szeptemberétől, az addig a szolnok-szandaszőlősi repülőtéren működő országos beiskolázású modellező körvezetői iskola Szentesre, a repülőtéren kiképzési és laktanya épületbe települt Horváth Ernő parancsnokkal, Szűcs Mihály politikai tiszttel, Hollói Gábor és Kovács Pál modellező oktatóval. A következő év februárjában – mivel a Táncsics Mihály, majd később Petőfi Sándor nevet fölvevő Műszaki Iskolának kellett helyet adni – a modellezőket Erd-Parkvárosba helyezte át az MRSz köz-

pont. A szinte kérésztű szentesi létük alatt négy napos modellkiállítás rendeztek a városi művelődési házban a repülőklubbal közösen.

A héthetes és a hathónapos bentlakásos műszaki tanfolyam Békéscsabáról települt át Szentesre Székely János parancsnoksága alatt. Műszaki vezető volt Oláh József (Duci bácsi) szentesi hangármester, a repülőgép-szerelő feladatot a Dunakeszről haza helyezett Boros Ferenc (Szentes) látta el, aki március 5-től műszaki oktatói megbízatást is kapott. Oktattak: Bogyó Lajos, Soós Károly, Erdélyi István, Somogyi János, Manger János, Vass József (Akec, Szentes) és Damjansitz Rezső. A tanfolyam gazdasági feladatát Varga Lajos vezette, a repülőtér gondnoki munkáját Szemenyei László (Orosháza) látta el. A hathónapos tanfolyam gépkocsiját Somogyi János, majd Molnár László vezette. A március 2-án induló kiképzésre a jelentkezett és a behívott 80 hallgatóból csak 66-an fejezhették be a szerelőiskolát.⁶ A kezdeti időszakhoz képest aggasztóan megromlott a szervezeti és a munkafegyelem, a tanulási kedv. A vezetőség kollektív kimenő-megvonással torolta meg a néhány személy által elkövetett fegyelmezetlenséget, ami kölcsönös bizalmi válsághoz vezetett. A fegyelmezési módszer fenytéssé lett, és a hallgatóság dacát váltotta ki. Tizennégy főt fegyelmi okok miatt az iskola vezetősége eltávolított a tanfolyamról. Székely János levonta a konzekvenciát, visszatért bázishelyére, Békéscsabára. Az országos központ személyzeti osztálya Sramkó Lászlót nevezte ki új parancsnoknak, aki ezt a tisztét augusztus 10-ig látta el. Őt követte Kajdócsi Kornél, aki az iskolai kurzus végéig kormányozta a műszaki iskolát. A politikai tiszt megbízatást mindvégig Marosfalvi László látta el, aki igen nagy tekintélyre tett szert mind az iskola, mind a repülőklub tagjai körében. Május 1-jétől a műszaki növendékek közül tizennégyen kaptak engedélyt arra, hogy az addigi klub repülő üzemnap,

a vasárnapi repülések helyett hét közben, a keddi napokon repülhessenek. A szerelő iskola júliusban fölvette a Tánicsics Mihály nevet. Az utolsó csoport november 15-én vizsgázott, később Szentesen több szerelő tanfolyam nem indult.

Még április 28-án érkezett az esztendő 9. sz. parancsa, amely elrendeli a „vörös négyszög” létesítését a repülő és az ejtőernyős üzemnapokon. Ennek a négy, vörös zászlóval kijelölt területnek az volt a szerepe, hogy a repülés ideje alatt a pihenő növendékek figyeljék az üzem menetét, és értékeljék a repülések közben elkövetett, látott, tapasztalt hibákat úgy, hogy azok elméleti okait igyekezzenek feltárni. A függetlenített állománynak, akik már ugrottak ejtőernyővel, kötelező kétnapos elméleti előkészítést és gyakorlati ugrást írt elő az országos központ. A feladat végrehajtását az MRSZ kiképzési osztálya a szegedi alapszervezetre ruházta. A gyakorlatot a volt katonai repülőtéren hajtották végre.

1953-ban 59 alkalommal volt repülés, amikor is a klubtagság 2099 főlzással 226 óra 38 perc repült idővel fejezte be az évet. Az esztendő során öt A, négy B és egy C vizsga született, hét magassági-, egy időtartam-, majd egy távrepülés teljesítménnyel zárult. Év közben Székely Gyula parancsnok egészségi állapota oly mértékben megromlott, hogy az orvosi bizottság nem engedélyezte a további repülését.

A parancsnok távoztával rövid interregnum következett. Az OK többeknek felajánlotta a repülésvezető, parancsnoki lehetőséget, néhányan el is jöttek Szentesre, volt, aki repülő üzemnapot is vezetett, de az itt talált kép (valószínűleg) nem egyezett meg elgondolásukkal, terveikkel. Tassy Elek oktató, repülésvezető repülő üzemnapon is megjelent (először augusztus 30-án).

Lipták Lajossal és Hartmann György oktatóval közösen több repülő üzemnapon is részt vett. Kovács Ferenc segédoktató alkalmanként segítőnek érkezett. Mester László

1953 szeptember 27-én jelenik meg, első alkalommal mint repülésvezető, ekkor Tassy Elek és Hartmann György oktatott. Mester László visszatért a fölnevelő fészekbe, mert – mint erre már korábban utaltam – Szentesen tanulta a repülés tudományát. Október elején végleg Szentesre települt, és itt élt 1956 végéig. Ekkor már állandó csörlőkezelő volt Gera József (Jocó) és Molnár Antal (Canya, Szentes).

Ezek az évek az állandósult létszám-gonddal teltek, mert sohasem volt elegendő ember a lehetőségeket semmibe vevő, diktrált tervfeladatok teljesítéséhez. Folyamatosan erőltetett ütemű volt a tagtoborzás, aminek az lett a következménye, hogy megnőtt a lemorzsolódás is. A toborzás elsődlegesen a kezdő növendékekre volt alapozva, akik a kortársi ismeretség alapján megbeszéltek a haverokkal, hogy jelentkezzenek az éppen aktuális képzési formára, hogy teljesíteni tudják a rájuk rótt fejkvótát „majd lesz valahogy”-felkiáltással. Az efféle módszerrel szervezett tagok közül kevesen fizették be a tagdíjat, és még kevesebben maradtak meg a szervezetben.

1953 végén a klubtitkári feladat ellátására Keszthelyi Vilmos kapott megbízást, amit legjobb igyekezetével próbált ellátni, azonban hiányzott belőle a vezetői minőség, elaprózta erejét. A gyakorlati repülésben ez alatt jutott el a régen áhított C vizsgáig, mert addig a gyakorta kiújuló betegsége rendre meghiúsította terveit. Őt követően a klubtitkári feladatot – április végétől ideiglenesen – a szülővárosába visszahelyezett Vass Jenő motoros oktató vontató pilótának adta át. Az 1954-es esztendő a szentesivé lett Mester Lászlónak régen érő sikert hozott, mert a VI. Nemzeti Vitorlázó Repülőversenyen rangos mezőnyben, szoros versenyben az igen szépen csillogó ezüstérmet nyerte el. Az esztendő első gyakorlati repülése március 13-án volt. Sajnálatosan azért ilyen későn, mert a gépek műszaki ellenőrzése csak ekkor-

ra történt meg. Az első negyedévben mindjárt az első üzemnapok egyikén teljesítette a C vizsga feltételeit Vígh Mihály és Marosfalvi László volt politikai nevelő. Már április elején megszülettek az első teljesítmény-repülések. Gera József 1630, míg Vass Jenő 2100 méteres tiszta magasságot repült Május elején Molnár Antal (Canya – Szentes) eleget tett a C vizsga követelményének.

Május elsejéhez hozzátartozott a város dolgozóinak impozáns felvonulása. Ebben a színpompás politikai demonstrációban '49-től helyet kértek és kaptak a város sportolói között a sportrepülők is. Egy, olykor három vitorlázó géppel vonult fel a klub tagsága, a modellezők pedig a saját építésű gépeiket emelték büszkén a magasba. Ez az öröm '55-ben a felszabadulás 10. évfordulóján, április 4-én is megismétlődött. Ha a – látvány miatt érzett – meglepedés kifejeződését a nézők tapsának hangerejével és annak tartósságával lehetett volna mérni, bizonyára holtverseny alakult volna ki az igen nagy tömegeket vonzó és rendkívül népszerű labdarúgókéval. Ez önmagában is kifejezi azt az állapotot, hogy a sportrepülés előkelő helyet foglalt el a város társadalmi megítélésében. Májustól Varga József vette át a klubtitkári feladatkört, Vass Jenő a kiskunfélegyházi klubtitkára lett. Ugyanott a már épülő repülőtér megbízott vezetőjének Kiss Imre,⁷ az egykor Szentesen is repült növendék vállalkozott.

Május 26-án, majd 28-tól 30-ig Szentesen volt a helyi és a szegedi repülőklub vontatható szakszolgálati engedéllyel rendelkezők megújításra, az újaknak annak megszerzésére szervezett tábor. Az első napon Sziklai Lajos volt a repülésvezető, oktatót Mester László és Vinczy Károly. Vontathatók lettek Bartos Tibor, Chambre Pál, Horváth Zoltán és Kruchio Gábor. 29-én csatlakozott a csapathoz Tombác Jenő, Szentpéteri Dezső, Molnár Géza, Tornyai József és Naszádi Károly. Szakszolgálati engedélyt megújította Varga

Imre és Pap László, az Algyőn repülő szentesi illetőségű segédoktató. Harminc óra 39 perces repült idővel, 163 felszállással oldódott meg a képzés.

Június 1-jétől 4-ig tartó négynapos vontató-tábor már a kiskunfélegyházi és szentesi repülőké volt. Repülést vezetett és oktatót Mitter Imre, munkáját a szegedi Berta Klára segítette. Ekkor is Pioner típusú kétkormányos géppel folyt a képzés. Vontathatói szakszolgálati engedélyt szereztek Ferenci István (Kiskunfélegyháza), Gera József és Gullay Mihály, illetve Vígh Mihály, valamint Molnár Antal és Marosfalvi László Szentesről. Szakszolgálati engedélyt megújította Vass Jenő, Terescsényi Endre a kiskunfélegyházi klubból, Kecskemétről Bornemissza János csatlakozott még hozzájuk.

Június 19-től egyhetes tábor kezdődött öt kezdővel, két A, három B és négy C vizsgással. A tábort követő június 27-i, csörlőüzemű repülési napon ismét Vinczy Károly algyői repülőtér-parancsnok, oktató volt Szentesen a repülésvezető.

Szokatlan, korábban soha nem tapasztalt műszaki hiba történt a HA-5142 lajstromjelű Komával. Oláh József hangármester így írta le azt a jelentésében. A „Koma oldalkormány felső vasalása eltört, rányomódott a jobb magassági kormányra és attól az oldalkormány alsó vasalása is letört, ugyanakkor a jobb magassági kormány első csőbordáját is összenyomorította.” Mindez repülés közben, 200 méter magasságban történt. A Rubik gép stabilitását és Mester László oktató óriási szakmai tudását, higgadt megfontoltságát dicséri, hogy az alig kormányozható Komával sértetlenül tudott leszállni. Hogy mi történt a levegőben, azt csak leszállás után lehetett megállapítani.

Az ország szűkös anyagi helyzete mindinkább kezdett megmutatkozni a vitorlázó repülésben is. A hangármesteri jelentésekben egyre gyakoribbá lett a sokasodó műszaki problémák felsorolása. Már-már valóságos



DUCSI BÁCSI ELLENŐRZI A CINKÉBEN A PILÓTA BEKÖTÉSÉT (V. KISS S.-ARCHÍVUM)

refrénné lett a csörléshez használt acélsodrony rossz minősége miatti, hónapról hónapra visszatérő panasz.

A működőképes segédeszközök és az alkatrészek hiánya miatti műszaki gondok oly mértékben megsokasodtak, hogy az már veszélyeztette a zavartalan – egyáltalán: a biztonságos – repülést. Mindez kevésbé volt igaz a katonai előképzést szolgáló motoros repülésre, de az sem volt diadalmenet. A szentesi repülőtér műszaki gondjainak megoldásában, a megelőzhető hibák kivédésére rendkívül sok segítséget adott a szentesi Mezőgazdasági Gépállomás. Ez ugyan előremutató adat, de itt célszerű megemlíteni, hogy ez a mezőgazdasági cég '57-ben – ekkor üzemenyag segítségével is – járult hozzá a szentesi sportrepülés működőképességéhez, Nemes Frigyes igazgató és Szalai Sándor főmérnök jóváhagyásával.

Mester László előbb az '54. májusi Szenior Vitorlázórepülő Versenyen, majd egy hónappal később az ugyancsak Dunakeszin rendezett V. Nemzeti Vitorlázórepülő Bajnokságban szerepelt tisztes eredménnyel. Az utóbbi versenyen Mandl Ernő, Opitz Nándor, Stoszek József után neki már csak a tiszteletreméltó 4. hely jutott. Ezzel a kitűnő teljesítménnyel is a szentesi repülés még jobb hírnevét öregbítette. Még május 4-én

történt, hogy a repülőtérre rátörő viharfront heves lökéses széllel, a várakozási vonalon lévő, szabályosan nyűgözött, HA-5111 lj. Komát fölemelte, és néhány méterre arrébb leejtette. A gép súlyosan sérült, mind a jobb szárny, mind a törzs javíthatatlanná vált.

A Műszaki Iskola növendékei adták az éjszakai ügyeletet és a fegyveres őrséget. A növendékek panaszt emeltek, mert más-

nap pihenés nélkül kellett résztvenniük az oktatásban. Mester László és Marosfalvi László közösen kérték az országos központot éjjeliőrök állítására.

Megyeszerte nagy érdeklődés előzte meg a július 4-ére, Szegedre meghirdetett repülőnapot. Ötven kilométeres körzetből 50%-os kedvezménnyel lehetett utazni a Szabadságharcos Szövetség és a Repülő Szövetség közös rendezésű látványosságára. Szentes túl van a kedvezményes határon, ennek ellenére sokan megjelentek a reptülő, az ejtőernyős és a motoros gyorsasági és ügyességi versenyt megtekinteni. A szentesieknek nem volt feladatuk a vitorlázó és motoros repülő bemutatóján, de a klub küldöttségét menesztett a rendezvényre, jutalmazva a legjobban dolgozó növendékeket. Nagy vonzerőt jelentett az is, hogy a szórakoztató programban fölépített Latabár Kálmán humorista és csapata. Nagy riválisa volt a rendezvénynek, hogy éppen a bemutató idejére esett a futball-világbajnokság, ahol a magyar csapat döntőt játszott a németekkel. Azért, hogy kihúzzák a futballrajongók ellenérvei alól a szőnyeget, a rendezőség kihangosította a berni döntőről a mérkőzést közvetítő Szepesi György hangját. Mérsékelt részvétellel, de sikerrel zárult a repülőbemutató.

Az MSzHSz helyi csoportjának kérésére

– Nagymágocs község életében először – július első vasárnapján három ejtőernyős érkezett az égből. Ludányi Kálmán, Vágó Gyula és Kovács Ferenc földet érésük után olyan szeretetteljes fogadtatásba részesült, amire amíg élnek, mindig emlékezni fognak.

Ez az év volt, amikor Szentesen is bemutatkozott a Herkules nevű csörlő aggregátor. A korábbi, agyongyötört csörlő szerkezetek sokszorosán túlszárnyalták az elvárható üzemidőt és csörlési mennyiséget. Oláh József betegsége alatt a hangármesteri feladatot Horváth Gergely látta el, aki '59-ben, Oláh József nyugdíjazása után rövid ideig átvette posztját.

Az '54-es esztendőben 62 üzemnapon, 3 379 főlzással, 334 óra 22 perces repülési idővel húsz A, húsz B és nyolc C vizsga született. A D vizsgálóhoz egy céltáv és öt magassági repülés történt. A teljesítmények közül 18 magassági eredményt produkáltak azok, akik a magasabb vizsgafokozatukhoz már korábban megrepülték ezt a lehetőséget. Ez az esztendő az elmúlt évek egyik legjobb eredményét hozta.

'55 nyarán ismét változás állt be a Magyar Repülő Szövetség szervezeti életében, megszűnt az önállósága. A politika a gazdasági erők összpontosításának észszerű útját követve 1955. július 3-tól a kormány létrehozta a Magyar Önkéntes Honvédelmi Szövetséget, a MÖHOSz-t. Repülő körökben – joggal félve a repülés alárendelt helyzetétől – az átszervezés nem hozta meg a remélt egyetértést. Sportdiplomáciai érdekből – mivel a FAI-nak csak civil szervezet lehet tagja – maradt a klubok nélküli MRSZ, és nem volt beleszólása a MÖHOSz repülésirányításába.⁸

Április 4-e tiszteletére a Magyar Repülő Szövetség Mester László oktatót, repülőterparancsnokot kiemelkedő munkája elismeréséül a Népi Repülésért Emlékérem bronz fokozatával tüntette ki.

Az április 6-i repülő üzemnapon Páva

Zoltán B vizsgás félegyházi növendék a HA-1044 lajstromjelű Lepkével magasan lebegtetett. A gép mintegy méteres magasságban átesett és a letottyanása miatt 15%-ra sérült. Személyi sérülés nem történt. A szentesi repülőtéren május 14-től 17-ig a vontathatói szakszolgálati engedélyek megújítása folyt, majd 20-tól június 12-vel bezárólag a szegecdiekkel és a kiskunfélegyháziakkal közösen tábor szerveztek teljesítmény-repülőknél. A hét kezdőnek a kétkormányos vitorlázógépet, a HA-5150 lajstromjelű Pionyirt Mester László vontatásban repülte Szentesre. A HA-RUD Kányát, a kecskeméti repülőter vontatógépét Vass Jenő motoros oktató repülte. Mester László volt a repülésvezető, Vinczy Károlyval (Szeged) oktatott. Időnként Vass Jenő is bekapcsolódott a vitorlázó kiképzésbe, alkalomadtán Kelemen István segédoktató (Szeged) is részt vett a képzésben. A csörlőkezelő Gera József és Tombác Jenő (Szeged) volt. A táborban tizenöten vettek részt. A szentesiekre vonatkozó adatok 463 főlzással, 88 óra repült időt, egy C, egy D1, egy D2, egy ötórás időtartam-vizsgát mutatnak és volt még 13 magassági repülés is, amit barográf hiányában nem lehetett hitelesíteni. A tábor szervezettségét mutatja, hogy egy csörlőkezelői és három új vontathatói szakszolgálati engedély született. Mester László repülésvezetése és Vinczy Károly oktatása mellett a táborban részt vettek: Tombác Jenő, Tornyai József, Kelemen István, Varga József (Szentes), Pap László (Algyő-Szentes), Lázár József, Szabó Zoltán, Aradi Zoltán, Vicsai István, Risnyovszky Károly és Roón Lajos, illetve Gera József (Szentes), Vass Jenő (Kiskunfélegyháza-Szentes).

Szentesen a május 14-től november 13-ig tartó időszakban tartott 41 üzemnapon az algyőiek több alkalommal is repültek. Gera József júliusban 3351 méteres relatív magasságot ért el, amit már csak felhőrepüléssel lehetett teljesíteni.

Május 31-én, az 1955. évi tavaszi tábor-

ban a vontatógép műszaki hibájából majdnem súlyos baleset történt. A kecskeméti HA-RUD lajstromjelű Kányája alig szakadt még el a földtől, amikor leállt a motorja. Vontatmányát, a HA-3190 jelű Pilist Kecskeméti Imre pilótával azonnal lekapcsolta, majd egy gyors fordulóval igyekezett a legrövidebb úton visszatérni a repülőtérré, de abból a magasságból és távolságból siklórepülésben az alig volt elérhető. Sikerült, de a földet érés nem volt szerencsés, mert a jobb szárny teljesen összetört, ennek megfelelően a jobb oldali ívelőlapp is sérült. A szárnytartó merevítő dúcok alsó vége elgörbült. A jobb oldali futómű szára elnyomorodott, a farokcsúszó a gép törzse alá gyűrődött. A légcsvár vége letört, az olajhűtő megrongálódott. A pilótafülke plexi borítása több helyen megpedt és betörött. Személyi sérülés nem történt. Sem műszaki, sem repülési szabálysértés nem történt, csak Murphy törvénye tört magának utat. A tábor hátralévő idejében csörlésből repülték a teljesítményeket.

A Dunakeszin rendezett VI. Nemzeti Vitorlázó Repülőversenyen Mester László, a szentesiek nagyszerű parancsnoka az országos elitmezőnyben a dicséretes II. helyezést érte el. Amikor Mester László versenyen vett részt, a repülésvezetési munkájában legtöbbször Kasza József, esetenként Lipták Lajos, vagy Vinczy Károly helyettesítette. A június 14-én Hódmezővásárhelyen tartott, az MRSz és az MSzHSz egyesülési kongresszusát előkészítő megyei értekezleten a haderőn kívüli előképzés kimagasló teljesítéséért a Szentesi Repülő Klub, illetve a repülőter parancsnoka szóbeli dicséretet kapott. Ezen a megyei konferencián Varga József szentesi titkár a klub munkáját ismertette elmondta, hogy „...élénk érdeklődés nyilvánul meg a városban az ejtőernyős kiképzés iránt.” Ez bizonyára egy púderezett változata lehet a meztelen igazságnak, mert sem a múltat felidéző interjúalanyok, sem az irattár „nem emlékezik” a korábbi, jelzett időszakból az élénk

ejtőernyőzés iránti érdeklődésre. Tény, hogy a korszak katonai szakértői egyre határozottabban javasolták az ejtőernyős egység(ek) létrehozását (is), és a meglévő(k) fejlesztését. Előszeretettel hangoztatták, hogy a béke-mozgalom világméretű erősödése ellenére sem gyengülhet a honvédelem szerepe.

Augusztus 26-án Honvédelmi Sportnapot rendezett az MÖHOSz megyei elnöksége. A bemutatón Kutas Mihály vezetésével a szentesi repülőmodellezők is részt vettek.

Augusztus 2-a és 13-a között Dunakeszin teljesítmény-repülőknak rendezett tábor a MÖHOSz, melyen Szentesről Gera József ezüstkoszorús pilóta vett részt. A kedvezőtlen meteorológiai helyzet ellenére is három, egy órán túli, de két órán belüli, illetve hét, tíz és húsz perc közötti repült idővel teljesített, ami – a szakemberek szigorú kritikája ellenére is – ott és akkor kimagasló teljesítménynek számított. Ezt az eredményt Gera Pilissel és Cinke típusú géppel repülte.

Mester László még ennek az évnek az októberében Cinkével két és fél óra alatt az 55 kilométerre lévő Szolnokra repült céltávot. Az útvonalon 2200 méteres tiszta magasságot ért el.

Az év utolsó üzemnapját november 13-án akarták megtartani, de a kedvezőtlen időjárás miatt arra nem kerülhetett sor. Ez az év nem tartozott a legszebb teljesítményeket termő esztendőkhöz sorába, de azért szegyenkezni sem kell miatta. Öt A, öt B egy C vizsga született, az ezüstkoszorús pilótavizsga várományosai egy magassági-, egy ötórás teljesítmény-követelményt produkáltak, és ezek mellett 22 magassági és 17 hurok és háromszög távrepülés született. Barográf hiánya miatt négy magassági repülés nem volt hitelesítő.

Pilótagyásszal kezdődött az 1956-os esztendő. A Sármelléken szolgálatot teljesítő Magyar Sándor Mig-15-el repülő főhadnagyot – a szovjet légiirányítás hibájából – január 21-én egy szovjet Mig-17-el

kialakult légiharc során találat érte. Sérülése olyan súlyos volt, hogy katapultálni nem tudott, és a géppel együtt lezuhant. Az életét veszített pilótát négy hónappal később, májusban Hévízen temették el. (Részletesebb magyarázat a könyv mellékletében, a „repülés áldozatai” címszó alatt található.)

'56 tavaszára Gera József előzetes teljesítményeivel, repült idejével elérte azt a követelményszintet, amely elegendő volt ahhoz, hogy – a kitűnő érettségi bizonyítvánnyal együtt – a vitorlázórepülő segédoktatói képesítést is a tarsolyába tehesse.

Szentes állandó vontatógépet kapott. A HA-GAN lajstromjelű Galambbal, Vass Jenő pilótával feladat-távontatást, és a szentesi repülőket hazavontatását, valamint a városba és környékére érkező távrepülőknél az induló repülőterre való visszavontatását végezték vele, bár erre a célra nem ez a típus szerepelt a pilóták álmaiban. A célnak megfelelt – mondták a szakemberek –, annak ellenére, hogy lassan emelkedett, és rettenetesen sok üzemanyagot fogyasztott, de ez a gép volt az, amit a hadsereg térítésmentesen a Szövetség rendelkezésére bocsájtott.

Az '56-os esztendő a „Mester éve” volt, mert ontotta magából a jobbnál jobb teljesítményeket. Nem a véletlen műve volt, hogy a nagy intelligenciájú vitorlázó repülőoktatót, pilótát Kasza József szerkesztő a Teljesítmény-repülőknél című könyv társszerzőjének kérte föl az MRSz megbízásából. A „szabadság keresztesvitézei”-nek nevezett, röplapokat szóró „Szabad Európa” léggömbök már '56 januárjában megjelentek Közép-Európa, így hazánk légterében is, veszélyeztetve ezzel a polgári légiközlekedést. A hidrogénnel töltött ballonok a lelovásukra parancsolt katonai pilóták közül több áldozatot is követeltek, sok volt a polgári sebesült és halott is. Elsősorban azok vesztették életüket, akik a fűtött lakásukba vonszolták a szivárgás miatt ernyedő léggömböt, vagy azokat, akik cigarettaparázssal akartak lyukat égetni a

műselyem bevonatú légi alkalmatosságon, hogy az így kialakult léken át ürítsék ki a még benne lévő gázt és megnyerjék a bevonó anyagot. Szentes határában is leszállt néhány léggömb, de azokat a hatóság azonnal ismeretlen helyre szállította.

Elsősorban a nyári időszakban okozhatott volna akadályt a vitorlázó repülésnek, de addigra kialakult az előjelző hálózat; várni lehetett a jövevényeket érkezését, ami lehetővé tette a védekezés megszervezését. Az első repülőgépes növényvédelmi rovarirtások egyike 1956. június második felében történt Szentesen és környékén. Mindaddig, amíg a városban és a környező községekben végeztek munkáját a MALEV a HA-POC lj. PO-2-e, addig Szentes volt a bázis repülőtere. Fenesi János és Mohovics Árpád pilóta sok mázsa – később betiltott – DDT-t szórt elsősorban Mártély füzéseire és gyümölcsöseire.

Július 11-től ismét Szentesen repültek a szegedi teljesítmény-pilóták, itt oktattott Hegedűs Zoltán és Vass Jenő is. Szabó Miklóst – a honvédségtől kényszerrel leszerelt repülő századost – még az év tavaszán Szentesre helyezte a központ klubtitkárnak és Algyővel közös vontató pilótának. A szegedi stábbból már Tornyai József is oktattott. A forradalom előtti utolsó repülési napjuk október 6-án volt.

A szentesi, a Szántó Kovács János nevét fölvevő klubban a gyakorlati repülés egy héttel korábban fejeződött be. Addig 189 főlásból 208 óra repült időt lehetett teljesíteni, miközben 13 A, 12 B és 2 C vizsga született. Ebből júliusban tett A vizsgát Marton Ferenc és Gábor Dezső, B vizsgát Kokovai Tamás és C-zett Szabó Miklós motoros pilóta, aki később az esztergomi reptér parancsnoka lett. Az ezüstkoszorús pilóta teljesítmény-vizsgálathoz egy sikeres magassági és egy távrepülés kapcsolódott. Ezen túl a csak teljesítményrepülések között egy öt órán túli, hét magassági és két távrepülése volt 1956-ban a szentesi klubnak. Amit még ki kell emelni, az Mester

László június 4-én teljesített 3292 méteres magassági repülése, és a július 10-i sebesség értékeléssel végrehajtott Szentés-Békéscsaba-Szentés hurokrepülése volt. Mindkét feladatot a HA-4121 lj. Június 18 típusú teljesítmény vitorlázógéppel hajtotta végre.

A városban is aggasztó méreteket öltő lakáshiány miatt kormányhatározattal kellett szabályozni a közületek és hivatalok, intézmények által korábban birtokba vett lakóházak visszaadását lakás céljára. Ezzel megpecsételődött a Kiss Bálint utcai elhelyezésű repülőklub sorsa. Végrehajtó bizottsági határozat született, hogy a volt Úri Kaszinó épületében, a Zenedével közösen kell megoldani a repülőklub elhelyezését is. A június 29-én hozott ad hoc megoldást gyors intézkedés követte. Augusztusban már beköltözésre kész volt az oktatóterem, a parancsnoki iroda és a klub tagsága birtokba vette a kiutalt helyiségeket. Az elméleti foglalkozásokhoz és a parancsnoki tárgyalásokhoz állandó zenei aláfestést adtak a gyakorló zenészpallanták

A forradalom napjai alatt Mester László parancsnok – hogy elejét vegye a törvénytelen géphasználatnak – mind az UT-2-s, mind a PO-2-es légcsonkárját leszerelte, és (mint ez az események után kiderült) a lakásán rejtette el. Így sikerült megőrizni a motoros repülőgép-állományt is. December végén a Magyar Repülő Szövetség vette szárnyai alá a repülő klubokat és a sportrepülés irányítását. Mester Lászlót a Kecskemét melletti nyárlőrinci repülőterre vezényelték. A forradalommal a szentesi repülésnek egy újabb korszaka zárult le.

IRODALOM

SZABÓ JÓZSEF: *Repülési lexikon* I.–II. kötet. Budapest, 1991, Akadémia Kiadó.

CSANÁDI-NAGYVÁRADI-WINKLER: *A magyar repülés története*. Budapest, 1974, Műszaki Könyvkiadó.

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

Az MHSZ Szentés Városi Vezetőség és klubjainak története. Szerk.: Pusztai János. MHSZ V. V., Szentés, 1984.

MACHALEK ISTVÁN: *Békés kék egén*. Békéscsaba, 1991, MHSZ Békés Megyei Vezetősége.

FOLYÓIRATOK, PERIODIKÁK

Repülés, 1950. 09. 10., 05. 25., 09. 25., 12. 21., 1951. 10. 10., 12. 25., 1952. 01. 10., 02. 10., 03. 10., 07. 25., 08. 10., 08. 25., 1953. 01. 10., 1954. 07. 10., 10. 10., 1955. 01. 10., 07. 20., 1956. 10. sz., 1957. 04. 1. sz.

Top Gun, 1999. 5. sz.

NAPI- ÉS HETILAPOK

Viharsarok, 1954. 04. 10., 04. 25., 05. 25., 06. 10., 06. 25., 07. 02., 1955. 06. 14., 08. 26., 1956. 01. 22., 06. 23.,

DOKUMENTUMOK

Csongrád Megyei Levéltár Szentési Levéltára. Polgármesteri iratok:

– 0. 327.8./1950. sz. – OMRE Repülő Klub, Kiss B. u. 9. sz. alatt lévő lakás kiutalása.

– Városi tanács vb. jkv.-I: 111/1956. MÖHOSz elhelyezése.

– Tanácsülési jkv. 1950. – 178-22/1950. I. 7. sz. OMRE segélyügye 5200-4/4 7.4.

A szentesi repülőtér iratai:

– Napi repülési jelentés 1950-től 1956-ig.

– 423/1952. A modellező körvezetői iskola függetlenített állományának átjelentése Szentesre.

– 217/1952. sz. Modellező és repülő zártéri kiállítás rendezése.

– M-3000 34/1953. Békéscsabai Szerelő Iskolára behívottak kérdőíveinek megküldése. (névsor)

– Jegyzőkönyv a Repülő Műszaki Iskola gyűléséről. Parancsnoki beszámoló. Vita. 1953. március 13.

– Szn. A gép sérülésének leírása. 1953. június 16.

– A gép sérülésének leírása. Jelentés az 1953. június 14-i Koma-sérülésről.

– Szn. Utasítás a vitorlázórepülések végrehajtására.

– 486/1953. Jegyzőkönyv a nyári tábor 1-4. equipage tagjainak gyakorlati, szakelméleti és politikai vizsgájáról.

– Szn. Jelentés a szentesi repülőtéren tartott vontató tanfolyamról. 1954. július 14.

– 519/1954. Táborkezdesi jelentés.

– 582/1954. Jelentés a Koma vasalásának sérüléséről repülés közben.

– 738/1955. Törési jegyzőkönyv a HA-RUD lj. Kánya vontatógépről.

A szentesi repülőklub iratai

– 45. sz. Eligazítási utasításra. – Nazárova-kiválóak mozgalmának beindítása.

– 1952. III. 18. 9. sz. paranca

– MRSz Káderosztályának K.40-1/1952. Káderfejlesztési terv.

– Országos Mentőszolgálat Szentesi Mentőállomása – 839/Szt./1/1-3/1952. sz. A mentőszolgálat ügyeleti napjai a repülőtéren.

– MRSz 157/1952. Grohmann István repülőteri belépési engedélyének megvonaása.

– 20243/1953. sz. MRSz. Kiképzési Osztályától, a függetlenített állomány évi ejtőernyős ugrása.

– 90/1953. A Repülő Klub értesítése az ejtőernyősnek jelentkező Bihari Évának. Előzmény, a kérő levél csatolva.

– 84/1953. MRSz Repülőklub jelentése a rádióskör vizsgájáról.

– 83/1953. Jegyzőkönyv a vezetőségi

ülésről.

– 86/1953. Jegyzőkönyv a vezetőség üléséről.

– a 83-02. sz. Modellező Kör munkaterve, 1953. március-április hónapra.

Fekete Ház Múzeum Szeged:

Szegedi repülőtér iratai – Napi repülés-jelentések 1950-1956.

MAGÁNDOKUMENTUMOK

– Szilaj Varga Gyula igazolása az OMRE modellező szaktanfolyam elvégzéséről – 1950. 03. 04.

– Szilaj Varga Gyula megbízása a modellező körzeti központ vezetésére. – 1951. 04. 10.

JEGYZETEK

¹ Repülő rádiós tanfolyami vizsgát tettek: Beregszászi Sándor kiváló, Balogh László megfelelő, Dorogi Sándor kiváló, Érsek Kálmán kiváló, Farkas Károly megfelelő, Kiss Sándor (Kisem) megfelelő, Kozma László jó, Keszthelyi Vilmos

megfelelő, Lukács László megfelelő, Majzik László (Cila) jó, Tornyi Sándor jó, Varga Kiss János jó eredménnyel tették le az 1953. április 17-i fedélzeti rádióskört előkészítő tanfolyam vizsgáját. Rappai Pál tanfolyami hallgató betegsége miatt nem tudott megjelenni a gyakorlati és elméleti számadáson.

² Gera József 1937. február 22-én született Szentesen. Repülőmodellezett, majd 1952-ben kezdte a repülést szülővárosában, ahol rövid idő után a szentesi repülés nagy reménysége lett. Oktatója Lipták Lajos és Székely Gyula voltak. 1953-ban teljesítette az ezüstkoszorús teljesítményt (D vizsga) Gyermekkorai álma, vált valóra, amikor az USA-ban repülőmérnökké lehetett. Idehaza nem is jelentkezhetett a hadmérnöki fakultásra, mert az édesapja pék kisiparos volt. Felsőfokú tanulmányait 1956-ban a Budapesti Jogi Tudományi Egyetemen kezdhetette meg, majd

december közepén hazáját elhagyni kényszerült. A vitorlázórepülést ott is folytatta és elérte az elérhető legmagasabb vitorlázórepülő szintet, a gyémántkoszorús teljesítményt. Mint a NASA fejlesztési igazgatója 1995-ben ment nyugdíjba Kaliforniában.

³ Hódmezővásárhelyről jelentkeztek repülésre 1952. március 7-én: Juhász Ernő, Patócs László, Hencz József, Zala Pál, Farkas Sándor, Bíró Rudolf, Molnár Imre, Bálint János, Muzsik József. Szentesről Kurán Aranka csatlakozott a csoporthoz.

⁴ Kis Sándor 1925-ben született Szentesen, a Horváth Mihály Gimnáziumban érettségizett. Az ejtőernyőzéssel 1943 őszén, leventeként kezdett foglalkozni szülővárosában. A háború után a Postás repülőklubban folytatta az ejtőernyőzést. A MÖHOSz függetlenített oktatója volt. 1953. augusztus 29-én Dunakeszin, az országos bajnokságon feladata teljesítése közben halt ejtőernyős halált. A versenyfeladat közben neki nem nyíló ejtőernyő a próbadozásokor kifogástalanul működött.

⁵ Ehhez hasonló rendfokozati jelöléseket a Trianon stíjtotta, polgárinak álcázott magyar kir. Légierőben használtak. Ott és ekkor is a felügyelő beosztás a hadnagyi rendfokozatot takarta.

⁶ A vizsgát tett műszaki iskolai növendékek: Adamik János, Bagyura János, Boldizsár István, Boldizsár Géza, Berényi Sándor, Bakó István, Bodnár Dezső, Bötki István, Bereczki Lajos, Brozin Leó, Debreczeni Antal, Dankó Lajos, Döbrentei István, Eltsher Frigyes, Engi Ferenc (Szentes), Fein József, Frick Ignác, Gulyás Lajos, Gulyás András, Gyulai Sándor, Hummer Géza, Herczeg Sándor, Holler Rezső, Horváth Károly, Halász László, Hegyi István, Juhász Károly, Juhász László, Jakó Béla, Kovács Károly, Kocsis Imre, Kelemen Károly, Koroknai László (Szentes), Kovács József, Ladányi Ferenc, Ledzéni Pál, Lóvey Sándor, Mangel József, Molnár János, Mezei József, Nagy Gyula, Nagy Sándor, Nagy József, Németh Miklós, Németh Ferenc, Popik Sándor, Rolencz Antal, Rab Gyula, Radics István, Süttő

József, Simon István, Seregü Imre, Szabó Gyula, Széll Kálmán, Szűcs Pál, Schusztter Ferenc, Tremmel Ferenc, Tóth István (Szentes), Tóth Sándor, Tóth Ottó, Turcsányi Zoltán, Turóczi László, Tatati Ferenc, Varga Béla és Vidivics István. Összesen: 66 fő.

⁷ Kiss Imre (1931–1985) vitorlázó és motoros repülőoktató, mezőgazdasági repülő. Már 1950-ben Szentesre jár repülni, itt C vizsgázik. Az 1952-ben alakult Kiskunfélegyházi Repülő Klub alapítója. A klubtagok Szentesre és Nyárlőrincre járnak repülni. 1955-ben kezdeményezésére Kiskunfélegyházán elkezdődik a repülőtér építése. 1957-től az MRSZ a repülőtér parancsnokának nevezi ki, és ezt a tisztségét 10 éven át tölti be. 1966-tól az RNA repülője (is).

⁸ Az MRSZ legföljebb ajánlásokat tehetett a MÖHOSz-nak a fejlesztés kívánatos irányára. Továbbította a magyar (nemzeti) sportrepülőrekordjait, kimagasló eredményeit FAI-nak, intézkedett az egy- és kétgyémántos E (aranykoszorús), és a három- és négygyémántú F (gyémántkoszorús) teljesítmény, a sorszámozott pilóta teljesítmény-jelvény és az annak viselésére jogosító nemzetközi igazolás kiadása ügyében. Résztvettek a FAI nemzetközi konferenciáin, a kontinens- és a világversenyegek szabályzatának szerkesztésében stb.