

PUSZTAI JÁNOS

*Fejezetek a szentesi repülés történetéből (1959–2003). XII. rész***Ami a „nincs tovább” után történt... (1960–1993)****Életre kelt a modellezés**

A szentesi repülés felszámolását követően – látszólag – a csendes belenyugvás évei következtek. A klubtagok nagyjából hányada Algyőn, Kiskunfélegyházán és Nyárlőrincen kereste és találta meg a továbbrepülés lehetőségét. Kevesek az újraindítás reménytelenül hosszú évei elé néztek. Akik nem nyugodtak bele a központi akaratba, a dacos tiltás érveivel kellett megbirkóznuk. A szentesi repülés letiltásáról másként gondolkodók – a cél érdekében – a politika adminisztratív útvesztőjében kutattak a megoldások után. Végül a harmadik út, a csendes, háttérben való alkotás hozta meg a kibontakozás új útját, melynek szárnyakat adott a jókor jött rendszerváltás is. A szentesi repülőter letiltása és a repülés új ága, a sárkányrepülés meghonosodása között közel húsz év telt el.

Kevés olyan találmányt találni a technika történetben, amely az eredeti cél kudarca után új köntösben világhódítónak lett. A Rogalló-szárny¹, melyet a Gemini űrhajó légkörbe való visszatéréséhez terveztek azért, hogy az siklórepülőgéppé módjára szállhasson le a kijelölt területen. A szárny a leszállására nem volt alkalmas, de praktikuma és olcsósága miatt a sportrepülésben, az ultrakönnyű gépek között valósággal megdicsőülve élte első éveit. A repülni vágyók zseniálisan fölismerték a választott célnak nem megfelelő szerkezet hasznosítási lehetőségét. A politikai vagy egyéb okból nem földhözragadt, hanem

röghöz kötött emberek ebben a szerkezetben látták a „nagy kitörés” lehetőségét. Rendkívül gyorsan, gyakorlatilag 10-12 év alatt terjedt el a világ nagyobb felén. Szentesen az első kísérletek közel egy időben kezdődtek a budapestiekkel (Hlács Ferenc és dr. Ordódi Márton jóvoltából, később szervezetteren a Rozmaring MGTSZ-ben). A kezdeti időkben szoros kapcsolat alakult a két kísérletező – akkor még féllegális – csoport között.

A szentesi repülésrendben szomorú hírt közölt a Csongrád megyei Hírlap 1963. augusztus 9-i száma. A repülést Szentesen tanuló, itt C vizsgázó Kruzslicz Károly hódmezővásárhelyi repülőterünk, már ezüstkoszorús pilóta, segédoktató a dunakeszi repülőterén, Június 18 típusú géppel földig dugózott, és a balesetet követő harmadik napon sérüléseibe behalt.

A repülőmodellezőknek a szentesi repülés felszámolása után nem maradt közvetlen patrónusa, 1960 és 1964 között nem volt repülőmodellezés a városban. A Kossuth téri Általános Iskolában és az Úttörőházban élt tovább az érdeklődés szakköri szinten. '64-ben alakult meg Batta Sándor vezetésével a Deák Ferenc utcai Nevelő Otthonban egy újabb szakkör. Két évvel később, a Móricz Zsigmond Művelődési Házban, Varga Károly irányításával alakult és működött repülőmodellező egység.

Veres János tanár, majd iskolaigazgató '67-ben indított szakkört a Hétközi Diákotthonban és '69-ben a Kossuth téri Általános Iskolában újította meg az addigra gyengélkedő

szakköri munkát. Ezek adták a bázisát annak a városi MHSz Modellező Klubnak, melyet 1968-ban Broll József és Szénási István hozott létre. A társadalmi vezetőség nehezen tudta keresztülvinni elhatározását, mivel változatlanul nem volt megfelelő helyisége a repülőmodell-építésnek. Veres János lett a 603. sz. Ipari Szakmunkásképző Iskola igazgatója, és ez új lehetőség kapuját nyitotta meg a modellezés előtt. Borus János, a megyei modellezési főelőadó már '67-ben kérte Veres Jánost a Városi Modellező Klub vezetésének átvételére, de ő ezt akkor még nem tudta teljesíteni. A város első, szakmunkásokat képző iskolája 1970-ben épült fel, itt önálló helyiséget kaptak a modellezők, de akkor még Broll József vezette a munkát. Veres János '71 novemberében, Broll József halála után vette át a klubot. A modellező munka minőségi javulása ekkor kezdődött el. A klub vezetője a Kontakta és a Hódgép Vállalat jelentős támogatásával tudta a szerszámkészletét és a berendezését bővíteni és megújítani. Az iskola a gondnoki lakást a modellezés céljainak megfelelően átalakította, így nyugodt körülmények között, biztonsággal lehetett a nagy figyelmet, precíz munkát igénylő modellépítést végezni. Már az első esztendő megteremtette a maga nemes gyümölcsét. Eddig a szentesi klubnak nem voltak minősített versenyzői, 1972-ben mindjárt nyolcan is lettek: Berezvai István, Czako Antal, Harsányi Barnabás, id. és ifj. Turányi Imre, Varga Károly, illetve id. és ifj. Veres János. Ebben az esztendőben vette fel az optimális fordulatszámot a szentesi repülőmodellézés. Az előző szakaszban több erőt és időt kellett az életben maradásra fordítani, de jó szervezés mellett ennek fele is elegendő lett volna az eredményes gyakorlati munkához. Az akkor gyenge szervezet nehezen viselte el a külső és belső irányítási problémákat. Kaczur István a Csongrád megyei Hírlap 1976. július 14-i számában „Játék a ...honért” alcímmel már „A szentesi repülőmodellézők sikere”-ről

számolhatott be.

Az 1978. október 1-jén megrendezett Honvédelmi Nap indokoltságát, a rendezvény szükségét a közel tízezer néző igazolta. A Szegedről érkező Tréner műrepülését hatalmas tapssal honorálta a hálás nézősereg. A kiskunfélegyházi ejtőernyősöket – korábban még sosem tapasztalt – lelkesedéssel fogadták a kritikus szemű érdeklődők. A szentesi modellezők is nagy sikerrel mutatták be gazdag programjukat. Ez a Honvédelmi Nap a tizenkétéves pauza után ismét repülést hozott a városba, és megkísérelte visszaállítani a szentesi repülés lehetőségét, mielőtt teljesen feledésbe merülne, és csak a vágyakban élne tovább.

Szentes város és a jugoszláviai Bácskatonpölya között testvérvárosi kapcsolat alakult ki. Ezen alapult az MHSZ Városi Vezetősége és a jugoszláviai Bácskatonpölyai Népi Technika között, 1978 őszén kötöttett – az országos szervek áldásával létrejött – együttműködés. Ez a szerződés kiterjedt a két város repülőmodellézőire is. Az MHSZ Szentes Városi Modellező Klubja és a Bácskatonpölyai Aero Klub közötti első külföldi versenyre 1979-ben került sor. Mind egyéniben, mind csapatban aranyéremmel tértek haza a szentesiek modellezők.

1978 volt az az esztendő, amikor Veres János ötlete nyomán, körültekintő szervezőmunkájával október 8-án meg lehetett tartani az országos kiírású, a város felszabadulási évfordulójára emlékező *Szentesi Kupa Repülőmodell Verseny* premierjét. Ez az erőpróba azért válhatott országosan is jelentőssé, mert akiknek – valamilyen ok miatt – év közben nem sikerült teljesíteni a sportminősítési követelményeket, itt – a szezonzárás előtt – egy újabb kapu nyílt a még hiányzó pontok megszerzésre. A versenyre nevezők és az indulók száma meghaladta a 100 főt. A klub élmezőnyéhez tartoztak Batka Mihály, ifj. Berényi Sándor, Czako Antal, Dóczi József, Harsányi László, Tu-

rányi Imre, ifj. Turányi Imre, Veres János klubvezető, ifj. Veres János és Varga Károly, Ő az, aki '79-ben munkahelyet változtatott, és egy budapesti klubba igazolt át, ahol a Magyar Modellező Válogatott Keretnek is tagja lett. Egy időben értek meg a feltételek, ezért nem véletlen, hogy '81-ben sűrűbbek lettek a rendezvények.

A Csongrád Megyei Élelmiszer Kiskereskedelmi Vállalat székházának dísztermében Batta Sándor kezdeményezésére az RBK rendezésében repülőmodell- és makettkiállítás tartottak. Az 1981-ben rendezett városi-járás, majd a megyei versenyen, úttörő kategóriában első lett Batta Zoltán, majd az országos bajnokságról is egy szépen csillogó ezüstéremmel térhetett haza. A klubtagok sikersorozata folytatódott az MHSz főszaámolásáig. '85. július 18-án volt első alkalommal Szentesen a Szabadonrepülő Modellek Országos Bajnoksága. Az F1C kategóriában Vörös Jenő (Szeged), Napkory György (Hódmezővásárhely) és Turányi

Imre (Szentes) csapatversenyben a II. helyet szerezte meg. Ebben az évben hazai pályán nem sikerült megismételni az előző két évben elért első helyüket.

Ezt az időpontot követően 1992-ben utolsó alkalommal Cserebökényben lehetett megtartani a Szentes Kupa Modellező Versenyt. A következő évtől „a legelő védelmére” hivatkozva a tulajdonos gazdaság nem engedélyezte tovább a versenyt az ősgyepen.² Az a groteszk helyzet állt elő, hogy a Szentes Kupa Modellező Versenyt Dömsöd mellett lehetett megrendezni. Ezt követően a szervezet megtorpant, és az eredmény, az egyénileg tovább versenyzők esetében is mérséklődött. Turányi Imre is volt a magyar modellező válogatott keret tagja mechanikus motoros kategóriában, több alkalommal is képviselte hazánkat csapatban a szegedi Vörös Jenővel és Vörös Endrével, illetve Napkory Györggyel. Az ifjúsági vitorlázó repülőmodell kategóriában többször is országos első helyen végzett Batka Mihály.

Nagy megtiszteltetés és elismerés volt a Veres János vezette klubnak, hogy 1985-től az ifjúsági és felnőtt országos modellező versenyeket, majd 1986-tól a megyeieket is Szentesen rendezték meg. Országosan is figyelemreméltó volt az a munka, amit Veres János végzett csapatával a modellezés terén. Nemcsak a városi és a megyei vezetőség, hanem az országos központ is így látta a Szentes határain is túlmutató eredményeket, amit a szervezet lehetőségein belül a legmagasabb elismeréssel, az MHSZ Kiváló Munkáért Érem arany fokozatával köszönt meg – működése alatt többször is.

A klub folyamatosan jó teljesítményének köszönhetően az MHSz Országos Vezetősége úgy döntött, hogy Szentesen rendezze meg a Szocialista Országok Repülőmodellezőinek VB Felkészítő Versenyét. Két helyszínen, a cserebökényi ősgyepen és – a szabadonrepülő, de rádióirányítású modellekét (F3B) – a volt repülőtéren. Hét ország csapata küldte el



TURÁNYI IMRE, A VÁLOGATOTT KERETTAG

nevezését, de csak hat regisztráltta magát. A szocialista országok közül végül Albánia, Kuba, Kína, Korea és Vietnam nem vett részt a versenyen.

A Szentos városi modellezésnek 1957-től vezetői voltak Varga Árpád, Laki Imre, Balos Lajos, Broll József és Veres János.

Lux in tenebris – Sárkányrepülés mint az új repülőklub alappillére

Fény a sötétben. A Repülés Baráti Kör Batta Sándor jóvoltából már a hetvenes évek végén is működött, de hivatalos megalapítása 1980. március 16-án történt a Tiszti Klubban. A Baráti Kör szükségességét így foglalta össze Batta Sándor: „A repülés szeretete és csodálata kívánja munkánkat, amelynek mi örömmel eleget teszünk.” A Baráti Kört és a klubalakító összejevetelt megtisztelte jelenlétével Michalik Ferenc alazredes, az MHSz Csongrád Megyei Vezetőségének titkára, és a budapesti RBK-tól Gibás Andor. Vezetőjének Batta Sándort, titkárnak V. Kiss Sándort választották a megjelentek. (A Repülés–Ejtőernyőzés című lapban Batta Sándor neve tévesen Ratta Sándorként jelent meg. – A szerző)

Az 1982. október 10-én a Szentosi Autó Klub az egyik testvérváros, a jugoszláviai Bácskatorpola autósait versenyre hívta. A rendezvény színvonalát és látványosságát fokozandó bemutatóra hívták a Kecskeméti VOLÁN Hőlégballon Szakosztályát. A szükséges előkészületek, majd a ballon feltöltése közben derült ki, hogy abból szökik a forró levegő. Hosszas vizsgálat után a pilóta mégis úgy látta, hogy nem veszélyes mértékű a ballon tetején lévő zárószelvény hibája, és megkísérli a fölszállást. Az alábbi fölvételen látható magasságnál följebb azonban nem tudott emelkedni a „lufi”, de ez csak az után derült ki, amikor az már elindult a város fölé az ÉNy-i széllel. A pilóta reményét nem



igazolta a fizika valósága és a ballon, a Kurca város föléli magas partja előtt a nádasban kényszerült leszállni. A látványos bemutató helyett – sajnálatosan – Murphy törvénye működött: a hőlégballon is meghibásodhat, tehát el is romlott. Ettől az évtől az Autó Klub szentesi rendezvényeire mind a szentesi sárkányrepülő, mind a kiskunfélegyházi hőlégballonosok és ejtőernyősök gyakran kaptak meghívást. Itt voltak még a kiskunfélegyházi és a szolnoki repülőklub ejtőernyősei, akik paplanernyővel ugrottak a sportpályára An-2-es gépből. Az ugratásvezető Rác Szabó Mihály kiskunfélegyházi ejtőernyős oktató és hőlégballonpilóta volt.



A csend éveiben, így '83. május 27-e és június 10-e között a Helyőrségi Művelődési Otthonban is volt makett-, modell-, ejtőernyő- és sárkányrepülő-kiállítás – Batta Sándor szervezte a Sárkányrepülő Klub égisze alatt az MHSz Szentosi Városi Modellező Klub támogatásával –, ahol a bemutatott képek, eszközök, műszerek voltak hivatottak ébren tartani a lelkek mé-

lyén szunnyadó repülés iránti érdeklődést, az olthatatlan vágyat. Mint az előzőekben utaltam rá, a sárkányrepülés is az ébredés, a szárnyaszegettségéből szabadulni akaró egykori repülők és a bátor ifjak kezdeményezése volt. A korábbi fejezet záró soraiban utaltam a sárkányrepülő klub megalakulására.³ A két szervezet együtt született az RBK-val 1980. március 16-án. Pusztai János városi MHSz-vezető javaslatára titkárrá választották Batta Sándort, a repülőtér volt parancsnokát, szakmai vezetőnek Kiss Szabó Lászlót és helyettesének Szabó Jenőt, gazdasági ügyintézőnek Batta Sándorné Gáspár Klárát, szervezőnek Ozsvárt Lajost, illetve Szőke Károlyt politikai segítőnek. A Helyőrségi Művelődési Otthon helyet adott a klub működéséhez. Az alakuló létszám 21 fő volt. A szentesieken kívül, akik tagok kívántak lenni, Csongrádról, Szegvárról, Hódmezővásárhelyről, Makóról, Orosházáról, Szarvasról, Gyomárról és Endrődről

érkeztek. A szegediek megfigyelőként vettek részt az alakuló közgyűlésen.

A klubalapítás nem spontán föllángolás volt, mert évekkel korábban visszanyúló erős szála, előzményei voltak. Kiss Szabó László műszerész, Hári László műszerész, főltaláló, Varga Károly gépészmérnök segítségével terveztek egy autogirót.⁴ A szentes-csongrádi hídhoz közeli Tisza-parti Mentett réten kísérelték meg Kolibri névre keresztelt forgószárnyas gépük repülését. Mivel a meghatározott súlyhatár fölötti, magántulajdonú repülő alkalmatosságok építése az akkori jogrendje szerint tiltott volt, következésképpen azok repülésére engedélyt sem lehetett kérni, kapni a légügyi hatóságtól. Nagy diszkréció mellett készült az autogiró, majd később a gyalog- és a motoros sárkányok is. Nagy tapasztalatú pilótákat kértek föl a kísérlethez, így Gullay Mihály is részese lehetett a berepülésnek. Az autogiró végül a szombathelyi repülőgép-



AZOK, AKIK NEHEZEN VISELTÉK EL A SZENTESEN 1959 ÉS 1993 KÖZÖTTI REPÜLÉSI SZILENCIUMOT, MEGKÍSÉRELTÉK AZ „OLCSÓ” REPÜLÉST MAGUKNAK MEGTEREMTENI. A KÉPEN BALRÓL JOBBRA ÜLNEK: VARGA KÁROLY, KISS SZABÓ LÁSZLÓ, HÁTUL ÁLL HÁRI LÁSZLÓ, MAJD A SOR VÉGÉN GUGGOL TÖRÖK SÁNDOR A MENTETT RÉTI „TITKOS REPÜLŐTÉREN”. – HÁRI LÁSZLÓ ARCHÍVUMÁBÓL.

javitóba került kipróbálás és a fejlesztéshez szükséges továbbkutatás céljával. Azóta sorsa ismeretlen.

A gyalogsárcányosok a szegvári út melletti Sápalmról siklottak, majd itt próbálták ki az első motoros sárcány(oka)t is. Először árbocmotoros, tolólégsaváros gépeket építettek P-20-as, majd MZ motorkerékpár motorja által hajtott sárcányokkal kísérleteztek, megmaradva a lábroló indulás módszerénél. A Fekete Imre és Bodnár László építette motoros sárcány Trabant-motorral készült, általuk faragott légsavarral, pilótaüléssel, futóművel. Az országban ez volt a harmadik működő, motormeghajtású sárcány, szerkezeti megoldása pedig új utat nyitott a motoros sárcányrepülés továbbfejlődéséhez. Ez a konstrukció kiállta a műszaki terhelési próbákat és mind teljesítményével, mind formájával, műszaki megoldásaival olyan tetszést aratott az ország sárcányrepülői körében, amely gyors elterjedéséhez vezetett. Fekete Imre alig győzte teljesíteni a klubok bemutatóra szóló meghívásait. Erről a gépről és építőjéről még az Autómotor című lap is közölt írást „Trabantból repülő” címmel.

Ha a Légirendészet szakembereinek

tudomására jutott a repülés – és ez nem volt ritka eset –, még akkor is, ha nem volt sérüléssel, anyagi kárral végződő az eset, az MHSZ városi titkárát kérték meg arra, hogy kérje az érdekelte(ke)t nagyobb óvatosságra. Súlyosabb rendsértések esetén a tiltott repülések megelőzése volt a feladata. Hogy milyen jogon, amíg nem volt az MHSZ szervezett rendszeréhez tartozó egység a sárcányrepülés? Erre nem volt érdemi válasz. Mindenesetre ez volt az egyik leghumánusabb lehetőség a tiltott, mégis túrt új út kitaposásához. Bár már megteremtődött a klubszervezés lehetősége, így is különös jelentősége volt annak, hogy az alakuló közgyűlésen megjelent Michalik Ferenc alezredes, az MHSZ Csongrád Megyei Vezetőségének titkára, mert volt egy szóbeli belső utasítás, ami a „nem kellően fölkészített sárcányrepülő klubok” megalakulását volt hivatva megakadályozni. Nem akadt MHSZ-vezető, aki meg tudta volna mondani, hogy hol van az indokoltság, a föl- és az előkészítettség határa. A hangsúly – a dodonai gondolatot értelmezve – a klubok létrehozásának megakadályozására tevődött át. Ennek ellenére a fiatal klub 1980-ban 31



AZ ELSŐ TRABANT-MOTOROS SÁRCÁNYREPÜLŐGÉPPLEL STARTOL FEKETE IMRE 1981-BEN - BOKOR ANDRÁS ARCHÍVUMÁBÓL (SZEGED)

aktív taggal zárta az évet. Rendszeres anyagi támogatást nyújtott a szentesi székhelyű Csongrád megyei ÉLIKER Vállalat, a Pankotai Állami Gazdaság. 1982 júliusában és 1983 októberében ejtőernyős bemutató volt Szentesen. Az MHSz Szentos Városi Vezetősége Honvédelmi Napot rendezett 1978. október 8-án, '85. október 12-én és '88. október 1-jén, hogy a két utóbbinak a bevételeből támogathassa a Sárkányrepülő Klubot. A '85-ös és a '88-as Honvédelmi Napra a vezetőség műsorfüzetet adott ki, melynek hátoldalán egy sorsjegy volt. Kibocsátották a Berkecz József tervezte, bőrre préselt, nyakba akasztós emlékjelvényt is, amit a Kontakta Honvédelmi Klubja préselt nagy mennyiségben. A műsorfüzet grafikáját mindkét alkalommal Tokácsli Lajos festőművész tervezte. A sárkányrepülők röplapszórását és bemutató repülést végeztek a program előtti napokban és a műsorban. '88-ban a szegedi sárkányrepülő társszervezet mutatta be a csörléses sárkányrepülést és a vontatást. Gerecz Elemér, aki vontatásból repült termikelési bemutatót, úgy belemerült a szárnyalásba, hogy se nem látott, se nem hallott, sem a leszállási parancsjelet, sem a repülés végét jelző rakétákat nem vette észre. (Nem akarta észrevenni?) Remek vitorlázó idő volt, és az ünnepélyes záróakkord után bejelentett sárkányrepülő üzemnap következett. Miért is ne repülhetett volna tovább?

Az 1985-ös Honvédelmi Napon Lengyel István Mig-21-es harci repülőgéppel tartott légi bemutatót. Amit egy Mig-21-ből ki lehetett hozni, azt Lengyel István pilóta őrnagy töviről hegyire bemutatta szülővárosa



ILYEN TÍPUSÚ GÉP AZ IS, AMILYENNEL LENGYEL ISTVÁN REPÜLŐ ŐRNAGY REPÜLT A SZENTESI HONVÉDELMI NAPON. AMILYEN MANŐVERT A MIG-21-EL AZ ÉGRE LEHETETT RAJZOLNI, AZT A PILÓTA ŐRNAGY MIND FELFESTETTE. FOTÓ: RUSZKA MIKLÓS, A SZENTESI VITORLÁZÓREPÜLŐBŐL LETT EJTŐERNYŐS OKTATÓ

ámuló nézőinek. Motoros gépekkel a szegedi klub négyes Tréner köteléke repülte országosan is elismert programját. Az ejtőernyős és a hólégballonos bemutatót a Kiskunfélegyházi Repülő Klub sportolói tartották. A programot színesítette a nézőtéren elhelyezett vitorlázó- és sárkányrepülő, polgári védelmi, egészségügyi, tűzrendészeti és haditechnikai eszköz és fegyverbemutató. Az MHSZ Szentos Városi Vezetősége legkisebb szervezeti egységei közül a rádiós-, a könnyűbúvár-, a modellező- és a Kontakta Lövész Klubja mutatta be eszközeivel, valamint tablókön működését. A segédmotoros- és közlekedési szakosztályok is látványos programot produkáltak. A rendezvény költségeinek fedezéséhez jelentős összeggel járult hozzá Szentos város tanácsa és a Városgazdálkodási Vállalat, a Fémtechnikai Vállalat, a Hódgép Szentosi Üzeme, a Kontakta, a Csongrád megyei ÉLIKER, a Kertészeti Kutató Állomás, nem utolsósorban Dobrai Ferenc szentesi polgár.

Az autogirót követte a sárkányrepülés első szárnypróbálgatása. Az először még a Tisza gátjáról próbálkoztak felszállni, de annak a széljárástól függően változó aerodinamikai hatása miatt inkább a Sápalmot választották és az is maradt meg gyakorlópályaként. Akkor még ez a formáció is a repü-

lés megúrt kategóriájába tartozott. Még a '70-es évek végén kereste meg Holeczka Lajos orosházi fiatalember az MHSZ Szent-
 es Városi Vezetőség titkárát, hogy tegye lehetővé belépését a majdan megalakuló helyi sárkányrepülő klubba. Meglepő kérés volt, de elindította a szabadon szárnyaló repülőklubok szervezését, mindenek előtt a repülési biztonság és fegyelem belső koordinálását. 1979-ben foglalta bele a kormány – az MSZMP Politikai Bizottságának határozatára – a sárkányrepülést (a ballonrepülést, a siklóernyőzést) a sportrepülés rendszerébe, és utasította a Közlekedés- és Postaügyi Minisztériumot, hogy légiügyi előírással szabályozza a sárkányrepülést, majd az MHSZ-t az alakuló klubok illetve a működő repülő klubok keretein belül a sárkányrepülő szakosztályok befogadására. A Magyar Honvédelmi Szövetség rendszerébe szervezetileg beépültek a sárkányosok, de anyagi támogatást még a működéshez sem kaphattak a klubok.

A szentesiek az országban megalakuló sárkányrepülő klubok között a 003. sz. működési engedélyt kapták, ami azt jelentette, hogy a Műegyetemi (volt Rozmaring MGTSZ) és Nagykanizsa után Szentesen alakult meg sárkányosok szervezete. Működési területnek a régi repülőteret kapták meg, a BM Légirendészeti Országos Parancsnokság pedig engedélyt adott az egész ország területe fölötti repülésre. A némi gyakorlattal rendelkezők a Mátrában minősítő oktatói táborban vettek részt. Ennek a költségeit kivételesen az MHSZ Országos Központ Repülési Osztálya finanszírozta. Az indulást követően 20 fővel kezdődött meg az alapfokú elméleti tanfolyam. Olyan gyors ütemű volt az alapító tagok szakmai előmenetele, hogy két évvel később, '81-ben a jugoszláviai bácskatopolyaiak meghívására már bemutató repülést tartottak a szentesi klubtagok. 1981-ben 4 db Héja, 1 db Cygnus, 1 db Atlas, valamint 1 db Moyes Midi típusú gépe volt a klub tagjainak, amit a klub en-

gedélyével használhattak. A Flamingó típus ekkor már csak emlékekben repült. Az év végén a gépek szállításához vásárolt a klub vezetősége egy ZUK A 13 típusú gépkocsit. Az igen megviselt állapotú járművet sok-sok társadalmi munkával sikerült üzemképes állapotba hozni és forgalmi engedélyt meg-hosszabbítani. Év közben, mivel még nem volt sárkányrepülő-csörlő berendezés, Mátraverébélyre, Kékestetőre, Gyöngyös-Sárhegyre, Eger-Nagyegedre és Galyatetőre jártak repülni. A kezdők első szárnycsapásaihoz, gyakorló repüléseikhez maradt a Sápshalom. A '81-ik évi záró létszám 24 fő volt. A szegedi repülőklub fél évszázados fennállására rendezett ünnepségen Batta Sándor klubtitkár képviselte a szentesi sárkányrepülőket.

1982-ben vezető pilóta minősítést kapott Szabó Jenő, műszaki vezető lett Kiss Szabó László, oktatói minősítést szerzett Csorba Géza (Hódmezővásárhelyről) és Holeczka Lajos (Orosházáról). A klub szakosztályi szinten ismét tervezte az ejtőernyőzés beindítását. Nyilvánvaló, hogy az érdeklődők ostroma indította el ezt a folyamatot. A meghirdetést követő egy hét alatt 32 fő jelentkezett ejtőernyősnek. Az oktatóhiány azonban megghiúsította a szentesi képzést, így a Csongrádon eredményesen működő csoporthoz kellett irányítani a helyi érdeklődőket.

A repülő üzemnapok rendszeressé váltak. '82-ben négy géppel szerveztek tábor Mátrafüreden, de ezt követően a Bükkben és az ország több hegyi ugróhelyén végeztek repüléseket. Egy budapesti klub előszeretettel látogatott Szentesre. Nagyon tetszett nekik a repülőter és az, hogy a város távol van az eget kémlelő szemektől, a radaroktól – itt már 60 méter alatt észrevétlenül lehetett repülni. Itt próbálták ki az első kétüléses motoros sárkányt is. Az orosházi sárkányrepülőklub örömeire is szívesen jöttek Szentesre. Ez az év volt az, amikor Mester László, a volt szentesi repülőter parancsnoka, híres vitorlázórepülő is bekapcsolódott a sárká-

nyozásba, mert a repülő szakorvosok egészségromlása miatt eltiltották a vitorlázó és a motoros repüléstől. Ekkor már Kecskeméten dolgozott, a Petőfi Népe című megyei napilap főszerkesztő-helyettese volt. Ez az időszak volt az, amikor egyre több vitorlázó repülőgép vezető jelentkezett repülésre a klubban. Hevér Lajos kiskunfélegyházi vitorlázórepülő is ekkor lépett be a „sárkánybarlangba”. Hevér a ’82 júliusában rendezett X. Gemenci Vitorlázórepülő Bajnokságon a Standard osztályban Cobra-15-el a harmadik helyet szerezte meg. A sárkányrepülés mellett folytatta a vitorlázórepülést is, és 1986-ban a gyöngyösi hullámtáborban megrepülte az aranykoszorúhoz szükséges magasságot. Ozsvárt Lajos is D vizsgás vitorlázópilóta volt. Oktatói minősítést értek el: K. Szabó László, Hevér Lajos, Lehoczki János, Gerecz Elemér, Szabó Jenő, Kiss József, Ozsvárt Lajos. Főpilóta lett Csakó Antal és Vígh Attila.

A szentesi sárkányrepülők a – Repülés Baráti Körrel közösen rendezett kiállításokon túl – rendszeresen részt vettek a május 1-jei felvonulásokon, Orosházán és Kiskunfélegyházán repülőbemutatót tartottak, ugyanígy a székkutatasi sportnapon. Rendszeresen és részt vettek a nemzeti versenyeken, bajnokságokon. Batta Sándor segédletével folyamatos kapcsolat alakult ki a szolnoki Kilián György Repülőtisztai Iskolával.

Még ’83 tavaszán volt Szentesen egy illegális sárkányrepülő-kísérlet, amely mai ismereteink szerint akkor még egyedülálló volt a világban, és csak négy évvel később kerülhetett nyilvánosságra. A Repülés folyóirat ’87. júniusi számában jelent meg Simóné Avarosi Éva írása az esetről a főszereplő, Hlács Feri elbeszélése alapján. A szentesi Kiss Szabó László és Szabó Jenő, illetve a budapesti Hlács Ferenc beszélgetéseiben többször felbukkant az a téma, hogy most már elég erős motoros sárkányok vannak ahhoz, hogy megkíséreljék a gyalog sárkányrepülő vontatást.

Annak rendje s módja szerint kidolgozták a vontatás elméleti módszerét, a repülő eszközök átalakításának tervét, amely alkalmassá tette mind a vontatót, mind a vontatmányt a feladatra, majd a tervet fölterjesztették hatósági jóváhagyásra, a kísérlet engedélyezésére. Az ötlet nem nyerte el „felsőbbtség” tetszését és visszadobták a plánumot, nem engedélyezték a veszélyesnek nyilvánított kísérletet. A terv készítői gyakorlati repülőként lévén tisztában voltak a reájuk leselkedő veszélyekkel, ugyanakkor azt is látták, hogy az elgondolásuk megvalósítható, de a tilalom... Csakhogy minden elmélet annyit ér, amennyi abból bizonyított. Nem hátráltak meg, nem rétováztak, nem vártak csodára, hanem választottak egy helyet a fővárostól, lakott területtől és a lokátoroktól távol. Ez, ahogyan erről már az előzőekben szó esett, adott volt Szentes határában, a pankotai gazdaság egyik gyepén.

K. Szabó Laci és Szabó Jenő fogadták Hlács Feri és segítő kíséretét. Hlámot II.-vel (80 le.) vontatták a gyalog sárkányt, a Sirályt. Az első feladathoz Ladával tervezték a vontatást úgy, hogy az a föld felett 1-2 méter magasan történjen. Az első próbánál Papp Árpád hirtelen magasra ugrott a Sirálllyal. Hlács Feri következett, ekkor már 2 kilométeren át sikerült földközelségben vontatni. A következő kísérlet már a vontatógéppel folytatódott. A vontatón nem volt visszapillantó tükör. Az útvonal mellett 100-150 méterenként repülésfigyelő-jelzőket állítottak fel, akik jobb híján a sálukkal jelezték a vontató pilótának a vontatmány viselkedését a levegőben. Szabó Jenő volt a következő. Kerékre szerelt pondróban indult, és a Hlács Feri vontatott Kanczer József, az első figyelő „kitörést” jelzett. Hlács Feri azonnal lekapcsolta a vontatmányt. Szabó Jenő nem vállalta az újabb próbát. Hetesi József C vizsgás vitorlázórepülő vállalkozott Sirálllyal az újabb kísérletre. Neki már sikerült! A talaj fölött 10-20 méteren megtörtént a világ



A '85-ös REPÜLŐNAP FÉNYPONTJA VOLT A SZEGEDIEK KÖTELÉKREPÜLÉSE

első sikeres vontatása motoros sárkánnyal. A diadal különlegessége, hogy Hlács Ferenc ezt a repülést korábbi lábtörése miatt gipszcsizmában csinálta végig. Köszönet érte!

Kiugró eredményeket ugyan nem tudott a klub tagsága felmutatni, de az egyenletesen fölfelé ívelő munkájával kiérdemelte az MHSz OK elismerését, az Éljenjáró Klub címet. Az 1987-ben született ötlet alapján a szükséges engedélyek beszerzése után, '88-ban megkezdődött a sárkányrepülő géptároló építése a régi repülőtéren, a Ruhagyárral közös telekhatáron. Sajnos az alapozásnál nem jutott tovább az építés, mert ekkor indított „boszorkánypert” néhány Kiss Ernő utcai és Nagyhegyszéli kisgyermekes és baromfinevelő család az „erős zajhatás miatt”, a pihenésük megzavarására és a kedvezőtlen gazdasági következményre hivatkozva. A többszöri hatósági zajsintmérés nem igazolta a feljelentőket. Hiába volt jog szerint igazsága a sárkányrepülőeknek, a békesség érdeke azt kívánta, hogy új területet keressen a klub és az MHSz Szentés Városi Vezetősége. 1988-ban, az akkor még mezőgazdasági repülő Vass Jenő kiemelkedő munkájáért megkapta a kitüntető Mezőgazdasági Repülésért Emlékplakettet.

Az 1989-ben szervezett Sárkányrepülő Nemzeti Bajnokságon a nagygépes kategóriában a szentesi Kókény Antal hatodikként szakította át a verseny jelképes célszalagját. Az első Szentés Kupa Sárkányrepülő Bajnokságra 1995-ben került sor. A második, több napos Szentés Kupa Sárkányrepülő Bajnokságon a szentesi vendéglátók együttesén túl részt vett Szeged, Veszprém, Jakabszállás és Budapest csapata. Csakó Antal szentesi pilóta második helyezést ért el. Vontatópilóta Fekete Imre volt.

A régi repülés hattyúdala az új korszak előszava

Az 1990-ben szerveződött szentesi ejtőernyős csoportot a városban élő, de Kiskunfélegyházán sportoló Papp Ferenc oktató készítette fel az ugrásokra, amelyeket a félegyházi klub keretei között hajtottak végre. Szentesen tartották a földi előkészítő munkát, a hajtogatást, de Félegyházán ugrották első gyakorlataikat. Azóta figyelemfelkeltő és toborzó jelleggel évenként a város új repülőterén is szoktak bemutató ugrásokat végrehajtani. A szentesi paraplósok (az ejtőernyősök a fran-

cia paraplule = esernyő szóból magyarra fordított elnevezése,) napjainkban is Szolnokra, Szegedre és Kiskunfélegyházára járnak, nem csekély bátorságot igénylő sportjukat gyakorolni. Eddigi sporteredményével Horváth Ferenc és ifj. Szőke Márton tűnt ki. Az 1991 januárjában megjelent országos értékelés szerint, az MRSz 83 klubja közül a szentesi RK a 20. helyen végzett a '90-ben nyújtott teljesítménye alapján.

Új repülési ágazat, a siklóernyőzés is megjelent a városban. A végtelékig leegyszerűsítve ezt a technikai eszközt, azt mondhatjuk róla, hogy ejtőernyő formájú vitorlázógép, ugyanis e két alkalmaság tulajdonságait ötvözi. Hegyvidéken ugrással, sík területen csörléssel lehet vele repülni. E sportág szentesi képviselői közül Kiss Lászlót és Virág Sándor Zoltánt ismerjük, de a Szentesi Élet 1999. június 5-i számában Fogas Pál a „Megszállott” felszállók c. írásában hét szentesi „siklós”-ról tesz említést.

A régi repülőteret különleges alkalmakkor vette igénybe repülőgép. Évente egy-két esetben előfordult, hogy itt szálltak le vitorlázó repülők, mert itt fogyott el alóluk az emelő légáramlat, suhanó szárnyuk alól a repülőút. Motoros gépek már csak a vitorlázók elvonatása céljából szálltak le. A mezőgazdasági repülők szentesi csoportja alkalmanként utasrepültetést rendezett, vagy rendeltetészerű munkájához ez a terület volt a megfelelő bázis. Esetenként megfordultak az ősi repülőtéren honvédségi, betegszállító és BM helikopterek is. A '88-as repülőnapon megjelent a TV helikoptere Edelenyi Gábor pilóta-operatórral. (Nem ő vezette.) Érdekes módon az országos nyilvántartásban a felsőcsordajárási terület elnevezéséből törölték a hékédi repülőter elnevezést, csak a helyi lakosok szóhasználatára módosult „régiprepülőter”-re. A '93-ban avatott „új repülőter” Szentes Repülőter nevet kapta a légügyi engedélyben a hatósági jóváhagyás után.

Az 1990-ben megalakult klub működése

már nem volt megvalósítható a régi repülőtéren, mert időközben – megszűnt a szükségrepülőter státusa is – megkezdődött a városhoz közeli oldal fölparcellázása. A repülőtérről néző Kiss Ernő sor utcává fejlődött. Az új repülőter kijelölése a vásárhelyi út mellett, a Termál MGTSZ berekhatá területén történt meg. Az újdonszerű klubban óriási lendülettel indult meg a szervezőmunka a repülőter létesítésére... De ennek az idő mélyéről táplálkozó gyökerei vannak.

A dolog ott és akkor kezdődött, amikor az új repülőter gondolatának elindítója és hajtóereje, Hári Lászlót '49-ben politikai okokból eltanácsolták a repüléstől. Gádorosra került '51-ben, és az Újvárosi ÁG Sertésnevelő Állomásának főgépésze lett. A repülés iránti vágy a lélekben, szellemben, a repülőtertől távol sem szűnt meg munkálni. Amikor meghallotta a szentesi sárkányrepülés lehetőségét, ismét próbát tett – ekkor már sikerrel. Az itt szerzett tapasztalatok csak fokozták az étvágyát. Kiskunfélegyházán 1989-ben a vitorlázórepülést is megkezdte. „A rendszerváltás éveiben elhatároztam – mondja messzi évekre visszautalóan Hári László –, hogy csináljak Szentesen repteret, de ekkor még sárkányrepülésben gondolkodtam. Mészáros Imre, az akkori kiskunfélegyházi repülőter-parancsnok bátorította az elhatározást. Szobota Lacival, az Agrowings szentesi vezető pilótájával kinéztük azt a területet, ahol megelőzően rizsföld volt tele gátakkal és csatornákkal, de mi láttuk benne a célnak megfelelő alkalmasságot. A föld a Termál Kertészeti- és Mezőgazdasági TSZ területe volt. A Légügyi Igazgatóság szemlése, Jobbágy Tamás – bár, ez még az előzetes szemle volt – kimondta a varázsszót: *alkalmas*. Szerencsénkre ekkor került vissza a szövetkezet élére Virágos Kiss István, a korábbi elnök – akit jól ismertem, tudtam rugalmasságát és fogékonyságát minden észszerű újdonságra –, és ahogy reméltem, rövid tárgyalás után sikerült megegyeznünk,

ami azt jelentette, hogy határozatlan időre a téesz, a gyep művelési ágú 01360/1 és a 01352/1-2-3-4-5-6-7. helyrajzi számú területet ingyen átengedi repülőtér céljára.” „Nem emel kifogást az út és a létesítmény építése ellen” – köti ki az átengedő az 1991. november 7-én kötött haszonbérleti szerződésben. „Tízen összefogtunk – utalt vissza a kezdetre Ozsvárt Lajos klubtitkár –, és fejenként ötezer forinttal és a sárkányrepülés oktatásából származó további húszszerrel vágunk bele a repülőtér építésébe.”

Für Lajos honvédelmi minisztertől sikerült engedélyt kapni arra, hogy a szentesi műszaki alakulat nehézgépezelői tanfolyama a leendő repülőtér területén haszonnal, és ne a gyakorlótéren, meddő területen használja el a képzésre szánt üzemanyagot a 750×150 méteres terület planírozására. A terület füvesítéséhez a Szarvasi Magtermelőtő Vállalat adott magot és szóró teherautót is. Mindezt köszönetért kapták. A MÁV zúzottkővel járult hozzá az építéshez és az útalaphoz. Az elgondolás a megvalósulás útján járt. Ozsvárt Lajosnak sikerült megszerezni a tornaterem építése miatt lebontott Légó barakk-raktárak anyagát. Ahol csak volt esély, pályáztak az építési anyagok költségének fedezésére. A Szerencsejáték Rt-től 800 ezer forintot kaptak. Dr. Hegedűs Dezső, az MRSz főtitkára Szentesre látogatott, és látva a munka előrehaladt állapotát, 450 ezer forint (ez a megjelölt összeg más helyen 380 ezer forint) szövetségi támogatással járult hozzá a munka befejezéshez. A város mintegy kétmillió forint segéllyel járult hozzá a repülőtér létrehozásához. A '90-ben indult terv tételről tételre kezdett összeállni. Időben elkészült a 21x21 méteres hangár, az előtere, a műhely, a szociális helyiség, az iroda, a helikopter-leszálló. Az avatás előtti utolsó szemlén derült ki, hogy a reptértől 300 méterre húzódó magasfeszültségű vezeték belül van a biztonsági zónán. 1 millió 200 ezer forintba került volna a vezeték kábelbe helyezése. A város

félmillióval tudott a kétségbeesett helyzeten segíteni, a többit a klubnak kellett volna rendezni. A DÁV-val sikerült megegyezni, így már ez sem akadályozta a megnyitást. Már túl voltunk az avatóünnepségen, amikor '94-ben közbeszólt a téesz fölszámolása. A repülőtér 42 hektárja kártalanítási terület lett.

„Nekem volt apám után kárpótlási jegyem, de az kevésnek bizonyult – idézi az eseményt Hári László, majd folytatja –, de Hevér Lajos (klubtagunk) anyósa, Juhász néni és az édesanyám segített. A Szeles-tanya melletti területet Gullay Mihálynak sikerült megvásárolni. Szobota Laci a szentesi mezőgazdasági repülőket vezető pilótája nem tudott bekapcsolódni a kárpótlásba, így ő csak a terület bérléséről biztosíthatott. Hevérék részét később kifizettem, így kettőnké lett a repülőtér területe, a teljességből a Gullay Mihály részesedése kb. 15-20%. Azért kellett ezt a megoldást választanunk, mert a klub jogi személy és mint ilyen, nem vehetett kárpótlási földet. Én tíz évre térítésmentesen a szentesi repülés rendelkezésére bocsátottam a területet, ami az idén ('94-ben) jár le. Úgy határoztam, hogy újabb tíz évre meghosszabbítom a korábbi ajánlatom és a repülőklub mint a repülőtér fenntartója, ismét térítés nélkül használhatja a területet sportrepülés céljára. A használatból eredő bevételek és a kiadások is az üzemeltető klubot illetik és terhelik.”²⁵

1992-ben sikerült három kiöregedett Góbét (R-26S) szerezni Nyíregyházáról. Kettőért csuklókat szállítottak, csak egyért kellett pénzzel fizetni. A GANZ 102. sz. Cserkész Csapata Voyt Rezső vezetésével jelentős összeggel járult hozzá a kéthetes táborozás sikeréhez, melyet Kiskunfélegyházán rendezett a szentesi klub. Oktattak: Hevér Lajos, Szobota László és dr. Papp Lehel György. A tábori költségekhez az Agrowings is jelentős anyagi segítséggel járult hozzá.

A Közlekedési Felügyelet Repülési Felügyelete két nappal az avatás előtt kiadta

az L.I/5971/93. határozatát, melyben hozzájárul a repülőtér működéséhez: állandó repülőtér, rendeltetése szerint: nem közforgalmi; és osztályozása alapján: nem nyilvános minősítéssel.

A szentesi repülés történetének kiemelkedő dátuma: 1993. június 19.

Mérhetetlenül sok veríték öntözte munka hozta meg édes gyümölcsét, amíg az összefogásból, támogatással, jórészt önerőből megépült, s mintegy tízmilliót érő repülőtér avatására sor kerülhetett. Eddig a klubtagság többet dolgozott, mint repült. Az avatás napján már kora reggeltől hatalmas tömeg áramlott a repülőtérre. Amikorra véget értek az avatóbeszéddek, tízezernél is többen se-reglettek a nézőtéren. A műsorközlő Mester László, az egykori parancsnok volt, aki pontosan tíz órakor a megnyitásra, a megjelentek köszöntésére kérte fel dr. Rébeli Szabó József polgármestert. A bevezető gondolatok után a honvédelmi miniszter képviselőjében Kelemen József vezérőrnagy mondott ünnepi beszédet, majd a város egyházi méltóságai felszentelték az új létesítményt, Isten áldását kérve annak működésére. Az avatóünnepséget megtisztelte jelenlétével Válóczy István ezredes, a köztársasági elnök, Göncz Árpád – az egykori sportrepülő – szárnysegédje, az MRSz elnöke; dr. Papp Lehel György, a szentesi klub tagja; Lehmann István, a megyei közgyűlés elnöke; Rubik Ernő Kosuth-díjas repülőgéptervező-mérnök; és dr. Kunszeri Béla, aki az 1938-as – most már az öreg repülőtér – avatóján köszöntötte a résztvevőket és a megjelent honvédelmi minisztert, illetve a '39-es hangáravató és gépkeresztelő protokollfőnöke volt.

A köszöntő program után következett a légibemutató. Óriási sikere volt a szó valódi értelmében is színpompás zászlóesőnek. A város helikoptert elhagyó zászlaja mellett számos szomszédos ország lobogója is ne-



Id. RUBIK ERNŐ, VÁLÓCZI ISTVÁN EZREDES, A KÖZTÁRSASÁGI ELNÖK HADSEGÉDJE ÉS SZILAJ VARGA GYULA A VOLT M. KIR. LÉGIERŐ PÍLÓTA SZAKASZVEZETŐJE

kifeszült a szélnek, akár egy-egy vitorla, és méltósággal leereszkedve, pontosan a kijelölt díszhely elé érkezett. Pergett a műsor, mert ezt követően megjelentek a deszantosok gombái. Alig értek földet, a pécsi repülőmodellzők látványos programjában gyönyörködhetett az egyre csak gyarapodó érdeklődő sokaság. Egymást követve jöttek a műrepülő-, a vitorlázó- és sárkányrepülő bemutatók. A szokásjog alapján sétarepüléssel zárult a szentesi repülés megújulásának ünnepe.

Még az 1992. évi Magyar Szárnyakban megjelent egy írás, mely megelőzően a Délvilág 1992. február 5-i számában látott napvilágot Gálfalvy György tollából „A Szentesi Repülő Klub elismerő gesztusa” címmel. Ezt a közleményt küldte el dr. Kunszeri Béla, az akkor még Oshawában megjelenő Magyar

Szárnyak Évkönyv szerkesztőségének. Ebből tudhatjuk, hogy a klub közgyűlése örökös taggá választotta dr. Kunszeri Bélát, Rubik Ernőt és dr. Rébéli József volt polgármestert. Ekkor a klub elnöke még Lengyel István, titkára – mint korábban is – Ozsvárt Lajos, a gazdaságvezető pedig Hári László. Az élet azonban nagy (át)rendező. Lengyel István ny. repülő alezredes lemondott a klub elnöki tisztségéről, majd egy bő évvel később Ozsvárt Lajos is Kecskemétre költözött, és megvált a titkári feladattól. Ebben a helyzetben ismét választást kellett kiírni. A klub elnökéül Hári Lászlót, a repülőtér vezetőjét, többségi tulajdonosát, a klub titkárának Rákász János ny. rendőr alezredes, gazdaságvezetőnek Kocsis Ferencet választotta a tagság.

Az 1994. évről szóló rendes közgyűlésen Ozsvárt Lajos számolt be az esztendő során végzett munkáról. „Még mindig rengeteg feladatot kellett elvégeznie a tagságnak, amit most is csak megköszönhetek.” „Az igazi fizetség a zavartalan repülésünk volt. Nem születtek világraszóló sikerek, de mindent önerőből tudtunk megvalósítani” – mondotta a klub titkára. Különböző okok miatt sajnálatosan meghiúsult a Rubik Ernő tervezte és a nálunk épülő toló légcsavaros, motoros-vitorlázó gép, az R-34-t (Movit) befejezése, amely a korábbi év(ek)ben Szentesen épült Varga Károly mérnökötánár közreműködésével.

A közgyűlés a vitorlázórepülő szakosztály beszámolójával folytatódott. Gullay Mihály szakosztályvezető ismertette a csőr-léssel és a motoros vontatással kapcsolatos repülések számát és eredményét. A közel négyszáz óra levegőben töltött idő alatt 8 B és 11 C illetve 5 D vizsga született. A sárkányrepülőök között 8-an kapták meg az utasviteli engedélyt. Motoros sárkánnyal 140 órát repültek. Ezek az adatok nem tartalmazzák a motorosrepülő kiképzést, a sétarepülést, a mezőgazdasági munkarepüléseket, a helikopterrepüléseket, az érkező és induló

átmenő gépek idejét. Örömteli adat, hogy '94-ben baleset nem volt.

Ezen a közgyűlésen – melyen részt vett dr. Papp Lehel György az MRSz újraválasztott elnöke, a szentesi klub oktatója – alakult meg a szentesi cserkészrepülő csoport.

2003-ban a végleges fennmaradási engedély kiadása előtt az ÁNTSz új követelménnyel rukkolt elő. Ki kellett vezetni a városi vízhálózat artézi vizét a repülőtérre. A klub anyagi ereje ennek a követelménynek a teljesítéséhez kevés volt. A várostól kaptak ismét jelentős hozzájárulást az artézi vízvezeték megépítéséhez, hogy a működés feltételét megújíthassák.

A munkarepülés, a mezőgazdasági repülés megtesterítője a repülőtéren működő Agrowings. Vezetője Szobota László szentesi pilóta, aki a Szentesi Repülő Klubnak is oktatója.

IRODALOM

BATTA SÁNDOR–PUSZTAI JÁNOS: *A szentesi sportrepülés rövid története*. Magyar Szárnyak 2001-es évkönyve.

DR. ORDÓDY MÁRTON: *Sárkányrepülés*. Budapest, 1980, Műszaki Könyvkiadó.

JEREB GÁBOR: *Magyar vitorlázó repülőgép*. Budapest, 1988, Műszaki Könyvkiadó.

Ki kicsoda a magyar repülésben? 1995, Viktória Kft.

MACHALEK ISTVÁN: *Békés kék egén*. Békéscsaba, 1991, MHSz Békés Megyei Vezetőség.

Magyar Szárnyak, 1992-es évkönyv.

PUSZTAI JÁNOS: *A szegedi repülés története*. Szeged, 2002, Belvedere Meridionale.

PUSZTAI JÁNOS: *Az MHSz Szentés Városi Vezetőség és klubjainak története*. Szentés, 1984, MHSz V. V.

SIMÓNÉ AVAROSY ÉVA: *A repülő sárkányoktól a sárkányrepülőkhig*. Budapest, 1981, Gondolat.

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

FOLYÓIRATOK, PERIODIKÁK:

Repülés, 1961. 2., 1963. 11. sz.,
Repülés-éjtőernyőzés, 1980. 4., 1981. 5., 1982. 7.,
 12., 1983. 5., 8., 1987. 2., 5., 6., 1989. 5.,
 11-12. sz.,
Új Szárnyak, 1991. 1. sz.
Pilóta, 1992. 1., 1993. 7. sz.,
Mezőgazdasági repülés, 1985. 2., 1988. 3-4., sz.

NAPILAPOK, HETILAPOK:

Csongrád megyei Hírlap, 1963. 08. 09.,
Autó-Motor, 1982. 06. 11.,
Szentesi Élet, 1993. 7., 14., 17., 18., 22., 1999.
 06. 11., 06. 25., 2000. 09. 22.sz.

DOKUMENTÁCIÓ

Interjú Hári László repülőtér vezetővel.
 Csongrád Megyei Levéltár Szentesi Levéltára
 – MHSZ Szentes Városi Vezetőség fotóalbumai
 I-V.
 Szentesi Repülő Klub irattára:
 – Haszonbérleti szerződés – 1991. nov. 7.
 – L.1/5971/9. Szentes repülőtér üzemben tartási
 engedélye – 1993. június 17.
 – 5616/24/00. Repülőtér üzemben tartási enge-
 dély – 2000. május 31.

JEGYZETEK

¹ Az 1949-ben az úrsiklóhoz szabadalmazta-
 tott Rogalló-szárny a Gemini űrhajó vízre szállá-
 sát lett volna hivatott biztosítani. A siklasi arány
 1:4-hez viszonyos számú volt, ami miatt nem felelt
 meg a kitűzött célnak. Műszaki jelentősége, hogy
 hajlékony, összehajtván kis helyen elférő, nagy te-
 her viselésére alkalmas, könnyű szerkezetű szárny.
 A Gemini sorozatot 1961-ben elnöki bejelentés
 előzte meg. Ekkor már folytak a kísérletek. A
 tervezés során vált nyilvánvalóvá, hogy a Rogal-
 ló-szárny helyett más technikai megoldást kell
 keresni. Sporteszközzé a '70-es évek elején vált.
 Az első sárkányrepülő-versenyt Newport-Beach-
 ban (USA) tartották 1971. május 23-án. A FAI
 '76-ban mint függőszárnyas repülőgépet vette fel
 a sportrepülés kódexébe. Az első, motor nélküli

sárkányok Szentesen 1977-ben jelentek meg Kiss
 Szabó László, Szabó Jenő próbálkozásaiért. Repü-
 léseiket a szeg-vári út melletti kunhalom tetejéről,
 a Sáphalomról indították. Itt próbálkoztak mo-
 torkerékpár motorral meghajtott sárkánnyal is,
 ami legtökéletesebben Fekete Imrének sikerült
 egy Trabant-motor átalakításával.

² A cserebökényi pusztá, ahol a városi-
 tól a nemzetköziig különböző szintű és rangú
 repülőmodellező versenyek zajlottak, az '50-es
 évek végétől már katonai lőtér volt. A Természet-
 védelmi Hivatal jeles képviselője, dr. Rakonczay
 László nyilatkozata értelmében „faunája és flórája
 alapján a cserebökényi ősgyep az ázsiai puszták
 legnyugatibb nyúlványa, inkább már szigete.”

³ A Sárkányrepülő Klub alapító tagjai:
 Batta Sándor, Batta Sándorné, Bodnár László,
 Csányi Antal, Csépe Mihály, Csorba Géza
 (Hódmezővásárhely), Dayka Károly, Füsti Molnár
 Sándor, Gálfalvy György, Holeczka Lajos (Oros-
 háza), Janó Miklós, Kiss Szabó László, Kelemen
 István (Szeged), Kővágó Mihály, Mészáros István,
 Móczár Zoltán (Szeged), Molnár Antal, Nagy
 László, Nyemetz László, Oszvárt Lajos, dr. Papp
 Lehel György, Praznovszky K. Attila, Pusztai Já-
 nos, Szép László, Vass Mihály, id. V. Kiss Sándor,
 ifj. V. Kiss Sándor. Összesen 28 fő.

⁴ Autogiró: forgószárnyas repülőgép, a
 vitorlázórepülő gépcsalád tagja. A repüléshez
 szükséges sebességet általában a gép súlypontja
 elé, az orrába szerelt vonómotor – ritkábban a
 vezetőülés mögé épített tolómotor – biztosítja.
 A szentesiek építette autogirót csörléssel, mo-
 torkerékpáros és autós vontatással kísérelték meg
 levegőbe emelni.

⁵ A repülőtér üzemben tartási engedélye –
 engedélyszáma: 5616/24/00 – A repülőtér meg-
 nevezése: Szentes Repülőtér; címe: 6600 Szen-
 tes, Berekhát 45.; vonatkozási pontok: 46° 36'
 42" N – 020 16' 59" E; futópálya jelzése: 15/33;
 mé-rete: 750×150 m; felülete: füves. A repülőtér
 tulajdonosa: Hári László és Gullay Mihály. A tu-
 lajdonosok címe: 6600 Szentes, Sáfrán M. u. 41.