

PUSZTAI JÁNOS

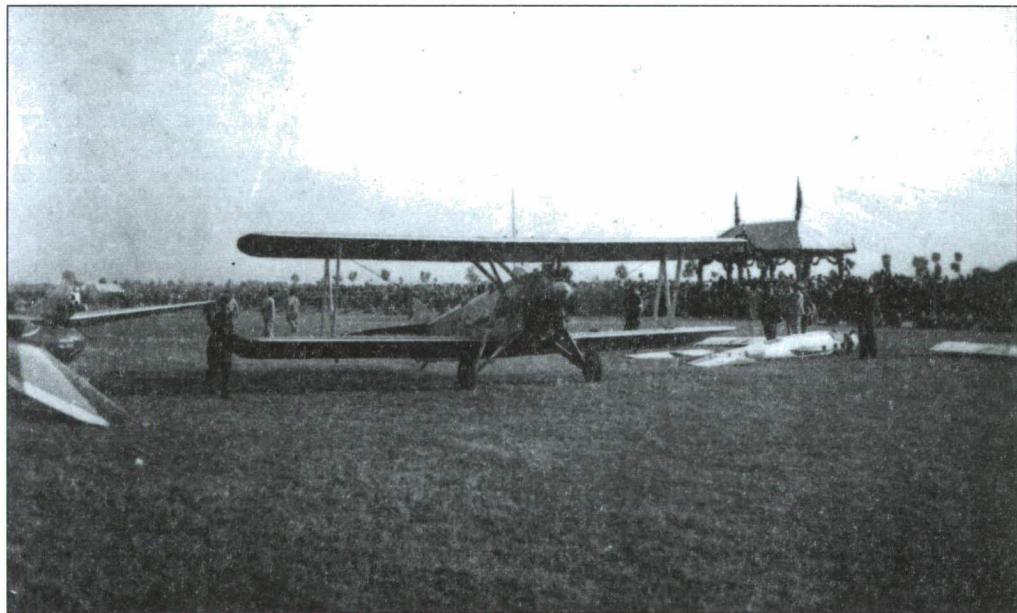
Fejezetek a szentesi repülés történetéből

IV. rész

Az aranykor nyitánya: 1938

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

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



SZEMTÖL SZEMBEN A HA-RIS JELÜ BL-16 OSSAL REPÜLÖNAPON. (GULLAY-ARCHÍVUM)

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

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

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

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

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

és a sok esőtől ismét zsombékossá lett terület planírozása.⁴

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

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

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

Az április szenzációja az volt, hogy Albrecht Ferenc József Károly főherceg, a „szenvédélyes főúr-pilóta” saját gépének, a Gerle 15-ön – tervi szerint inkognitóban – Szentesre jött. Nem csak a cserkészrepülők látványos eredményei vonzották a városhoz, hanem az is, hogy feleségül kérte az anyai ágon szentesi származású Bocskay Katinka tanítónőt, akinek a nagybátyja, Farkas Géza Kosuth téri hentesmester a városban élt. „A főherceget Katinka kísérte el a látogatásra” – pletykálták világig a hírt a minden szenzációjához hasonlóan. Azt ígérte, hogy ittlenében megszemléli a szentesi cserkészrepülőt is, ennek megtörténtéről nincs információink. A visszautazás körülményeit már az inkognitó teljes homálya borítja. (Az esküvő Pannonhalmán, a székesegyházban volt má-

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

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

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

szentesi sportrepülőtér már az avatásától kezdve katonai szükségpelpülőtér is.

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

A szentesi repülés 1938-ban jutott fejlődésének abba a fazisába, amikor már kevesebb központi támogatással is képes volt viszonylag olcsón fólkészíteni repülő növendékeit a katonai előképzésre. Azok a városok, községek, melyeknek fiai a szentesi repülőtéren kaptak kiképzést, a Szentesre és a hazai történő szállításukért évi 1400-1700 pengőt fizettek a cserkészrepülőknek. 1939 nyarától szinte egymást érték a nyári vitorlázórepülő táborok, ahol a fiatalok megtanulták a repülés ábécéjét.

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

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

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

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

Repülőter-avató és gépkereszteleő. Repülőbemutató Mindszenten

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

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



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

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

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

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



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

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

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

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

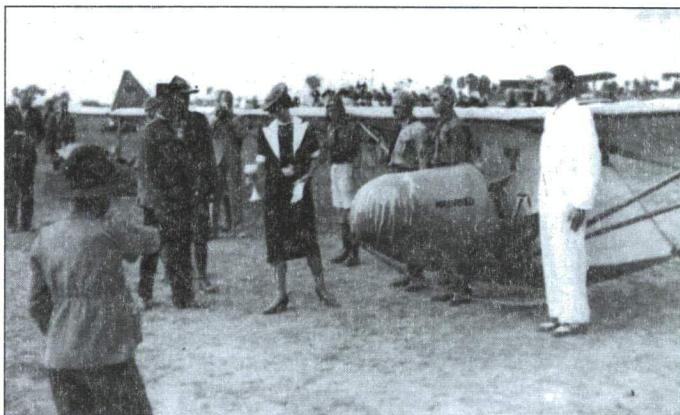
Kőszeg Gyula vezette a vontatógépet és Vitéz Pál repülte a Szittyát. A Jancsó vontatta M22-vel is Steff Tibor mutatott be szemkápráztotó műrepülést. A helyiek közül Bogyay Kamill főrendező, Massányi Sándor mb. oktató és a szolnokiak főoktatója mutatott be csörlésből alapfigurákat. A nagyszerűen rendezett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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

Ez év októberében a szentesi cserkész-

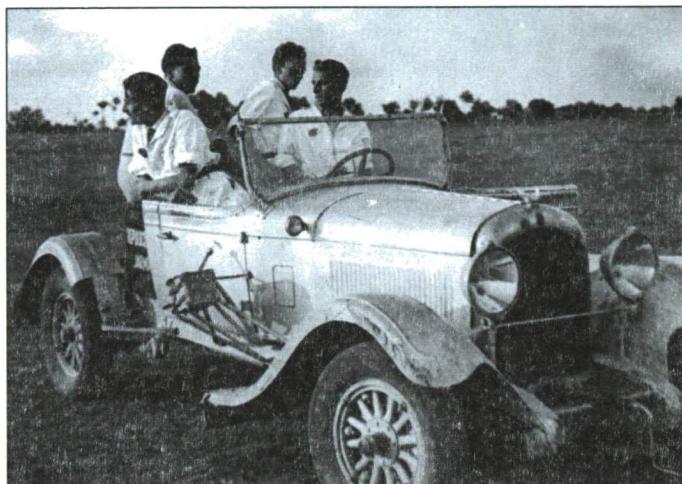


STARTRA VÁRÓ VITORLÁZÓGÉPEK AZ 1938-AS REPÜLŐTÉR-AVATÓN. (PAP-ARCHÍVUM)

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

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

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



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

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

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

Gróf Zichy Nándor még a repülőterávatón megígérte a hangár és a gép építés támogatását. Az összesen 3800 pengő 1938 őszén megérkezett a cserkészrepülők bankzámlájára, mint erről már korábban szó

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

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

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

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

FORRÁSOK

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

JEGYZETEK

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

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

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

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

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

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

⁵ Csuvaj = Légy résen!

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

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