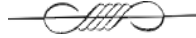


PUSZTAI JÁNOS

## Fejezetek a szentesi repülés történetéből

IX. rész (1945–1949)



### Országos áttekintés (1945–1949)

„Vae victis!” – „Jaj a legyőzötteknek!” – tudhatjuk bő kétezer esztendeje a latin históriából. A Trianon utáni repülési tilalom ismétlődött meg a második világháborút követő szovjet megszállás idején is, ami jelen esetben a győztes szempontjából, háborús viszonyok között természetes tiltás.

Még el sem csendesedtek a fegyverek az ország területén, amikor a Debrecenben székelő Ideiglenes Nemzeti Kormány megbízta Rotter Lajos gépészmérnököt, a

Magyar Aero Szövetség társelnökét a MAeSz és a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap ideiglenes vezetésével, illetve a haderőn kívüli repülés ügyeinek intézésével. A politikai erőviszonyok fordulatai mind gyakrabban járultak hozzá a sportrepülés irányítóinak személycseréjéhez.

A Szövetséges Ellenőrző Bizottság engedélye nélkül 1946-ban több repülő üzemnapot rendeztek a Hármashatárhegyen, ami Vörös János honvédelmi miniszter tudomására jutott. A miniszteri tilalom nem váratott sokáig magára, minek a lényege az volt,



KÖTÉLÉKREPÜLÉS GYAKORLÁSA. A BAL KÍSÉRŐGÉPET A BÜCKER BÜ-131-T V. KISS SÁNDOR VEZETI. A FÖLVÉTEL 1949. JÚLIUS 24-ÉN KÉSZÜLT A NAGYMÁGOCSI KASTÉLYPARK FÖLÖTT (V. KISS-ARCH.)

hogy „...tilos mindenfajta sportrepülés”. A Honvédelmi Minisztérium értesítette a jogi státusukat már rendezett hús sportrepülő szervezetet, közötté a Csongrádvármegyei Cserkészrepülő Egyesületet is. Feladatul szabta a repülő szervezeteknek a gépállomány karbantartását a repülési engedély kiadásáig tartó kényszeres várakozás időszakára.

A 289462/1946/IVBM. sz. rendelettel feloszlatták a MAeSz-t. A megszűnt szakmai szervezet helyett október 16-án megalakult a Magyar Repülő Szövetség (MRSZ), és átvette a frissen fölvetett magyar sportrepülés képviselőt a Párizsban székelő FAI-ban. Bleriot elnök örömmel értesítette az MRSZ-t, hogy a szervezet közgyűlése – méltatlanul mellőzött – hazánkat is fölvette a nemzetközi repülőszervezetbe. A minisztertanács az 1946. júliusi ülésén hozott határozatával a HMNRA-t békeidőben is alkalmasnak találta sportrepülés szervezésére, (gazdasági) támogatására és csak a nevét módosította Nemzeti Repülő Alap-ra. A miniszterelnök a 7920/1946. M.E. sz. rendeletével a HM helyett a Közlekedési Minisztériumot bízta meg a repülés felügyeletével. A tulajdonviszonyok tisztázatlanságában meglévő káosz miatt óvatossági lépéseket kellett közbeiktatni. A huszonhárom repülőtér között (sport és közforgalmi érdekből és a földreform alóli mentesítés érdekében) a szentesi repülőtelep is átadásra került. Engedély híján a gyakorlati vitorlázó repülésre csak 1947. június 1-jétől kerülhetett sor. (Más helyen június 15-e a megjelölt dátum.) A sportrepülők röghöz kötöttsége csak ezt követően szűnhetett meg. A szentesi cserkészrepülésnek ekkorra már csak az emlékei maradtak. A politikai érdekek mentén újraszerveződött sportrepülésen belül az MRSZ nem tudta megteremteni a repülési biztonság miatt oly fontos szervezeti fegyelem egységét, így a kormány ösztönzésére, 1948. február 14-én megalakította az OMRE-t (Országos Magyar Repülő Egyesület), amely politikai parancsra, törvényi utasí-

tással létrehozta a repülőszervezetek közötti integrációt. '48-ban megszüntették, elsorvasztották a MOVERO-t és a cserkészrepülő egyesületeket – a Horthy-kormány segítségéért és annak viszonzása okán –, mert így ezen szervezetek szellemére is rá lehetett égetni a fasisztaság Káin-bélyegét. Ezzel ugyan látszólag megszűnt a politikai szembenállás, a széthúzás feltétele, és a magyar sportrepülés erős, egységes központi irányítás alá került. Az uniformizációval törlődött, a helyi kezdeményezés, a hatalom szabra korlátok közé szorultak az ötletek, eltűnt a sokszínűség a lehetőségek palettájáról. A politikai célszerűség erővonalai mentén elsvadt az ambíció, a belső hajtóerő, a becsvágy, és az általánosan jelentkező versenyszellem feloldotta, majd elmosta a lokális érdekek kontúrjait.

Megindult az oktatóképzés is, valamint a repülőroncsok föl kutatása és azok repülőképesse tétele, javítása elsősorban a katonai előképzés kiszolgálására. A korábbi érában az egyesületi repülőtereknek volt klubhelyisége, most a klubnak mint szervezeti alapformának volt repülőtere. A klub tömörítette a repülőönvendékeket és a pilótákat, szervezte az elméleti és gyakorlati repülést, a repülőtér főhivatású vezetője és a műszaki személyzete biztosította a jogszabályokban meghatározott repülési és biztonsági feltételeket.

## A háború utáni fölkészülés évei (1945–1946)

A csongrádi gimnáziumban megőrzött, kifogástalan állapotú szentesi vitorlázógépek egyszerű lehetőséget nyújtottak a repülés újrakezdéséhez, de a felszállási tilalom, a csörlőautó hiánya akadályozta a gyors megvalósulást, a pilótaálmot: a gyakorlati repülés újrakezdését. A gépek elrejtéséről legendák születtek. Machalek István egykori szentesi

növendék a *Békés kék egén* című könyvében azt írja, – mert úgy tudta, – hogy padlásokon, pincében szétszedve vészelték át a 20. század legnagyobb világégését. Van, aki a bokrosi tanyákon lévő rejtékhelyekre esküszik. Szokás mondani, hogy a tények makacs dolgok. A kitelepítő dr. Kunszeri Béla találta ezt a lehetőséget egykori iskolájában. Az elrejtés gyakorlati irányítói, Massányi Sándor és Vass Mihály is a csongrádi gimnáziumot említette egyetlen rejtékhelyként. A város önkéntes kiürítési felhívása is a Tisza jobb partját jelölte ki a mozdítható értékek mentési helyéül. A repülőtéri épületek sértetlenül vészelték át az átvonuló front viharát. A betelepült szovjet 5. Légi Hadsereg repülői korrektil megóvták azokat és berendezésüket, még az íróasztalokban lévő iratokat, a műhely szárazsárait is a helyén hagyták. A hangárban maradt német felségjelű Hummelen viszont elverték a port származása miatt. Egyedül ez a gép szenvedte el a szovjet katonák fasiszmus elleni kérlelhetetlen gyűlöletét: megsemmisítették.

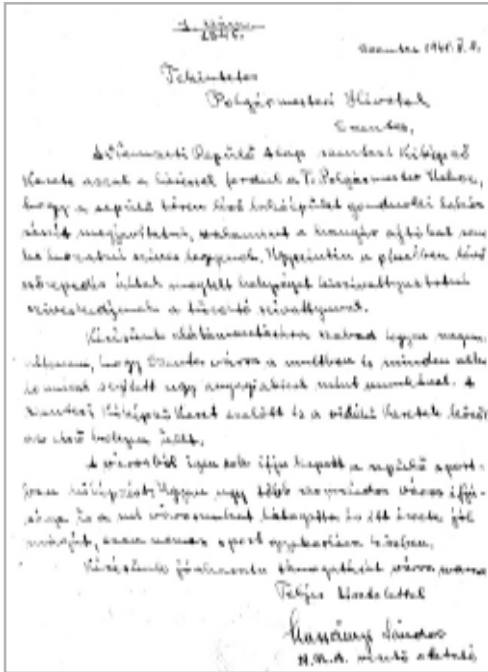
A bajok 1944 októberének végén, a szovjet repülők távozása után kezdődtek. Az őrizetlenül maradt épületet ismeretlen tettesek feltörték és előbb a berendezési tárgyakat,

majd a nyílászárókat, s a padlásteréből egyre több tartógerendát vittek el házuk, lakásuk bővítéséhez. Az önös érdekeikért kárt tenni is kész emberek mit sem törődtek azzal, hogy áldatlan (közre)működésükkel az alig két éves épületek életveszélyes állapotba kerültek. '44 novembere végén a villanytelep vezetője és a város műszaki tanácsosa még csak arra kéri a polgármestert, hogy az épületek elektromos berendezéséből máris hiányzó kapcsolókat, izzókat és fali vezetéket a Blaskovits Károly üzletében lefoglalt anyagból utaltassa ki a szerelési munkákhoz. Massányi Sándor „mint a Nemzeti Repülő Alap vezető oktatója” a polgármesterhez írott, 1945. március 8-i levelében már a gondnoki lakás és a hangárajtók rendbehozását, a pincei csőrepedés kijavítását és az ott felgyülemlt víz kiszivattyúzását kéri.

Az értelmetlen pusztítások miatt 1947 decemberére annyira leromlott az épületek állaga, hogy a városi mérnöki hivatalnak haladéktalanul el kellett rendelni a maradványok bontását. A polgármester Államépítészeti Hivatalnak küldött december 2-i jelentéséből idézem az első bekezdést. „A városi tanács, a mérnöki hivatal jelentése folytán, mely



A HADERŐN KÍVÜLI KATONAI ELŐKÉPZÉSBEN, TÖBBEK KÖZÖTT A SZENTESI BÜCKER-ISKOLÁN HARMINCÖTEN VIZSGÁZTAK SIKERESEN. START ELŐTT (V. KISS-ARCH.)



szert a repülőtéri épületek életveszélyesek és azok hordása állandóan tart, a mérnöki jelentésben leírt közveszélyesség és a további kár elhárítása végett elrendeli az összes repülőtéri épület még meglévő részének, a hangár kivételével való elbontását a városi építészeti szabályrendelet 76. §-a alapján, és a lebontás sürgős eszközzésére és az építőanyagok megfelelő helyen való elhelyezésére...” Majd nyomatékként kiemeli a törvénycikkre utalással, hogy a határozatot „fellebbezésre való tekintet nélkül végrehajthatónak nyilvánítja.” Az indoklásban ad részletesebb magyarázatot a bontás okának, a helyzet súlyosságának magyarázatára így, „...el kellett rendelni a repülőtéri épületek bontását, mert azok már olyan állapotban vannak, hogy ... összeomlással fenyegetnek, mely esetben a még most lebontás esetén használható anyagok is tönkremennének, és már eddig is, de ezután is hordaná a lakosság az épületanyagokat, ... miként nagy részüket már eddig is elhordták, mert az illetékes

minisztérium a felterjesztés ellenére sem intézkedett az épületekre vonatkozóan.” Az „illetékes” ez esetben a Közlekedésügyi Minisztérium, a Nemzeti Repülőalap jogutóda. Az épületek tulajdonosa a Nemzeti Repülő Alap volt.

Az épületmaradványok szakszerű eltüntetésére kiírt pályázatra egyetlen szervezet jelentkezett, és a kimentett anyagot már a Sóház udvarára szállította. Az építő Szabó Mihály kőműves mester bejelentette igényét a bontási anyagra. Kérelmében a HMNRA 8 ezer pengős tartozására hivatkozik. A város az építőmestert jogorvoslatért az illetékes minisztériumhoz irányította. A NRA tulajdonát képező bontási anyagot a városi mérnöki hivatal megőrzésében helyezték el.

1945 augusztusában a magyar belügyminiszter útján a Szövetséges Ellenőrző Bizottság keresni kezdte a háború során Magyarország területén életüket veszített amerikai katonák holttestének felkutatását, a repülőroncsok hollétét, keresik a megtalált személyzet személyes és katonai felszerelési tárgyainak megőrzési helyét, illetve a levélben az áldozatok végső nyughelyéről érdeklődnek. A megyei összesítésből tudhatjuk, hogy az a két, angol szolgálatban álló lengyel katona vesztette életét, akik Szentese belterületén zuhantak le '44. augusztus 2-a éjszakáján. A géproncs hollétéről nem tudtak számot adni a város és a megye vezetői. Fábianszabó János is találtak egy összetört repülőgépet, de arról kiderült, hogy egy szovjet katonai repülőgép volt, amely a frontvonalból visszatérőben (valószínű) az orosházi tábori repülőtérré igyekezett, de a község határában lezuhant. Dorozsmán volt még egy esemény, ahol öt amerikai (?) katona kiugrott az égő gépből, és a Wolf-majorban értek talajt. A csendőrök rövidesen elfogták őket. Mind a hadifoglyokat, mind a géproncsot Szegedre szállították – közli Karácsonyi Ferenc megyei főispán a miniszterelnökségnek küldött jelentésében. (Meg kell jegyezni, hogy a közhiedelem

minden lezuhant repülőgépet, pilótát, a gépszemélyzet minden tagját amerikaiak minősített. Ez mutatkozik meg az amerikai katonákat kereső SZEB-levelekre adott hivatalos válaszokból is.) A főispán a BM rendeletére hivatkozva 1945. november 28-án értesíti a megye helységeinek vezetőit, hogy az orosz katonai alakulatok téli elszállásolásával kapcsolatos repülőter-létesítés és egyéb építkezések lebonyolításánál követendő eljárást, csakis a Vorosilov marsall kézírásával aláírt utasítások szerint kötelesek végrehajtani.

A következő esztendő némi élénkülést hozott a repülés szervezésben, közelebb vitt a gyakorlati repülés megkezdéséhez. Az ideiglenes kormány egyezményében a szovjet fél nemcsak a németekkel való szembefordulást kötötte ki, hanem a hadsereg szervezését és azon belül a repülő alakulat létrehozását is megkövetelte<sup>1</sup> 1946. március 29-én létrejött a MASZOVLET és az év második felében megindult a belföldi légiforgalom.

A Szentesi Újság címodalán adja tudtára országnak világnak, hogy „A szentesi Sportrepülő Egyesület, amely a háború előtt világhírré tett szert” – az újságíró túlfűtött

lokálpatrióta lelkesedése szerint – „az elért kitűnő eredményeivel szombaton, azaz július 6-án tartotta újjáalakuló közgyűlését”. A bevezető tájékoztatót dr. Kunszeri Béla mondta, melyen megjelent a Magyar Kommunista Párt és az országgyűlési képviselője Erdei Mihály, a Szociáldemokrata Párt helyi vezetője, a Nemzeti Parasztpárt megbízottja és a Polgári Demokrata Párt mellett azok ifjúsági szervezetéből a SZIM és a MaDISz. A repülőegyesület szempontjából rendkívül fontos volt a társadalmi támogatottság, így a pártok részvétele a szervezet segítésében. Ezen a megbeszélésen merült fel a szentesi repülőter jobb sorsát is meghatározó gondolat, hogy a várost is érdemes volna bekapcsolni a repülőjáratokba.

### Az újrakezdés öröme (1947–1949)

A Csongrádvármegye Sportrepülő Egyesületének új alapszabálya<sup>2</sup> elkészült, az alakuló értekezleten Massányi Sándor ismertette azt. A közgyűlés elfogadó igenje után a működési alaptörvényt az alispáni hivatal a 9080/1946. sz. alatt október 29-én felterjesztette a BM-be jóváhagyásra. A megyeháza közgyűlési termében megalakult a Csongrádvármegyei Sportrepülő Egyesület kilenc repülőgéppel, közte egy M22-vel. A hiányzó csörlőautó megszerzéséhez az MKP ígért támogatást, melyet végül Gerő Ernő segítségével teljesítettek is.

A közgyűlés a vezetőség megválasztásával ért véget. Jegyzőkönyv nem maradt fenn az újjáalakulásról, csak közvetett anyagokból



A BSZKRT MELLETT 1947/48-BAN, TÖBB BUDAPESTI KLUB IS JÁRT SZENTESRE REPÜLNI. A CINKE (MEISE) ELŐTT SVÁJCSISAPKÁBAN MASSÁNYI SÁNDOR REPÜLÉSVÉZETŐ ÁLL, TŐLE JOBBRA ZSEBRETETT KÉZZEL DR. KUNSZERI BÉLA ALISPÁN (SZENTESI KOSZTA JÓZSEF MŰZEUUM KUNSZERI-HAGYATÉKÁBÓL)



ismerjük, hogy az egyesület elnökének és a repülőtér megbízott parancsnokának dr. Kunszeri Bélát, vezető oktatónak továbbra is Massányi Sándort, műszaki vezetőnek és hangármesternek Vass Mihályt választotta a repülő közösség. Tehették, mert a városi Igazoló Bizottság valamennyiőjük múltját politikailag elfogadhatónak nyilvánította, azaz a közösségben végzendő munkára társadalompolitikai szempontból alkalmasnak minősítettek őket.

A Magyar–Szovjet Légiforgalmi Társaság megalakulásával egyidőben merült fel ismét a gondolat, hogy megkíséreljék Szentest bekapcsolni a belföldi légiforgalomba. Dr. Kunszeri Béla Csongrád megye alispánja, a kibontakozó szentesi repülés szervezője, irányítója 1946 júliusában tárgyalt,<sup>3</sup> Sinigla Károlyval, a MASZOVLET Rt. főigazgatójával, aki kecsegtető ígérettel bocsájtotta haza a kezdeményezőt. A légiforgalom vezetője közölte, hogy a belforgalmi repülőterek jegy-

zékét már lezárták, de Szentest még pótlólag fölveszik a jegyzékbe.

Ennek megfelelően augusztus elején megjelenik a város repülőtérén a nyolctagú szerelőcsoportjuk, rádió- és meteorológiai állomást telepítenek oda. A társaság költségén megkezdik az épületek és a hangárok helyreállítását, így akár augusztus közepétől meindulhat a naponta kétszer, reggel és este közlekedő Budapest–Szentest–Szege–Békéscsaba vonalon és vissza közlekedő járat. A tervezett repülőgép, a kétmotoros Douglas DC-3<sup>4</sup> hűsz személy szállítására alkalmas modern gép, ami fél óra alatt a fővárosba repíti utasait, innen pedig közvetlen átszállással csatlakozni lehet a transzkontinentális járatokhoz is. Néhány óra alatt akár Moszkvába, akár Amerikába eljuthat a MASZOVLET segítségével az utas. Az útiköltség rendkívül méltányos lesz, nem haladja meg a gyosvornai elsőosztály tarifáját. Mivel Szentest központi repülőtérnek jelölték ki, itt állandóan állomásozott (volna) néhány hatszemélyes, úgynevezett csatlakozó repülőgép (vagy pl. a Po-2-es utaskabinos változata) azért, hogy a környező városokból ide szállítsa a belföldi járat gépéhez pl. Orosházáról, Makóról, Kiskunfélegyházáról – ahol csak szükségrepülőtér van – az utazni szándékozókat.

Közel egy évig folyt a hitegetés. Időközben már az is szóba került, hogy a délre tartó járatok „mint a belgrádi és a bukaresti” Szentesen is leszállnak, és fölveszik az utasokat, valamint a postai szállítmányokat. A légi járatok itteni szállásával nem csak a város és múzeuma iránt megnyilvánuló idegenforgalmi érdeklődés, hanem a „szentesi nemes gyümölcsök” exportja is eddig még nem látott magasságokba emelkedhet és jótékony hatással lehet a város iparára is. A légitársaság egyik mérnöke megtekintette a repülőtérünket, és – közölte a megye lapíróival sajtókonferenciáján az alispán – azt „minden szempontból kifogástalannak találta. A közeljövőben Sinigla Károly főigazgató Szen-

tesre látogat, hogy a működtetés helyi feltételeit megbeszélje Vajda Imre polgármesterrel.” Akkor még nem volt ismert, hogy az előre beharangozott találkozót miért maradt el. A város mezőgazdasága szempontjából rendkívül fontos lett volna, hogy a kiváló minőségű, de gyorsan romló mezőgazdasági termékek hat óra alatt Londonba juthassanak. Ez az idilli eszme sajnálatosan szertefoszlott, mert túllépett a fő részvényes érdekein és a háború utáni magyar pénzvilág lehetőségein.

A főigazgató a sportrepülőket támogatásáról biztosította dr. Kunszeri Bélát. Ígérete szerint a repülőtér személy- és tehergépkocsiját – mint mondotta – a szentesi sportrepülőket rendelkezésére bocsátja, mi több, esetenként vontató repülőgépet is biztosít. Sajnos, egy évvel később – akkor is egy repüléssel kapcsolatos téves közlés cáfolatára kényszerül – dr. Kunszeri Béla közölte, hogy „... jelenleg sajnós szó sem lehet arról, hogy Szentest bekapcsolják az országos légiforgalmi hálózatba, mert a MASZOVLET központi igazgatósága nem látja kifizetőnek és életképesnek ... e szép terv kivitelezését. A vidék esetében pillanatnyilag az a helyzet, hogy részvétlenség és ráfizetés következtében még olyan viszonylatokat is leállított a MASZOVLET, mint a szeged–budapesti légijáratot.”

Nagy jelentőségű volt az a tény, hogy Kunszeri Béla munkáját elismerték a közlekedési minisztériumban, és a lehetőségeiken belül segítették a repülést szervező munkájában. Itt és ekkor került sor a már korábban említett csörlőautó hiányának pótlására. Ezt a síkvidéki vitorlázó repülésben nélkülözhetetlen gépezetet nem tudták biztosítani, de egy sérült karosszériájú Studebaker személykocsit juttattak a szentesieknek, amiből kevés átalakítással és javítással csörlőautót lehetett fabrikálni. A helyreállítás költségeihez 5 ezer pengővel járult hozzá a Nemzeti Repülő Alap. „Ezzel megoldódott a vitorlázó repülés legnagyobb problémája,” – írja a Magyar Alföld '46. augusztus 9-i számában. Az MKP<sup>5</sup>

helyi szervezete a gumik pótlására tett ígéretet. Az átalakítás és a javítás '47 júniusára, a start időszak elejére készült el. Végül Gerő Ernő miniszteri kérelmére a Szövetséges Ellenőrző Bizottság magyarországi elnökének megbízásából Szviridov altábornagy kiadta a hazánkra vonatkozó engedélyt, ezzel megindulhatott a sportrepülés. Gépek voltak, most már csörlő is, de igen nehéz anyagi helyzetben volt az egyesület. Az 1944 októberéig felhalmozódott tőke eltűnt, így nem volt pénz az induláshoz. Ahhoz, hogy üzemanyagot tudjanak vásárolni, a várostól kellett segílyt kérni. Az 5 ezer forintos segílyre az engedélyt meg is szavazta a közgyűlés a háztartási alap terhére. Ebből az összegből az algyőiekkel egy jól sikerült tábort lehetett szervezni, megrendezni.

A két város között fennálló több évtizedes feszültség oldódni látszott. Mint arra már a korábbiakban utaltam, Szeged megörökölte Szentest amikor a város elnyerte előle a megyeszékhely címet. Ez a belső indulat látszott újból a felszínre bukkanni, amikor az 1947. novemberi szegedi közgyűlésen Kunszeri alispán, egyesületi elnök mint az MRSZ megbízottja felajánlotta az Algyőn repülő szegedieknek a szentesi gépparkot, hogy ők is megkezdhesék a repülést, ott ugyanis a gépállomány teljes egészében megsemmisült. A gáláns szentesi ajánlatot a szegediek – finoman fogalmazva mondvaszínált magyarázattal – visszautasították. Ezzel a döntésükkel egy bő évvel később indulhatott náluk a repülés. A pontos okát nem lehet tudni az elutasításnak, de a magyarázatokon átsüt a lelkükbe égett több évtizedes társadalompolitikai sértődöttség daca. Ma már mindenki mosolyog az értelmetlen indulaton, de az akkor még élő és a példa szerint bizonyítottan ható tényező volt a két város polgárainak gondolkodásában.

Végtére az olvadó jég első jele volt a '47 júliusában szervezett közös repülőtábor. A szegediek a táborban hat A és három B



vizsgást nyertek, de ezt követően tovább nem igényelték a megyei repülőegyesület segítő jobbját. A szentesiek eredményeiről sajnálatosan nem maradtak fenn adatok. Szálláshelyet a mezőgazdasági szakiskolában találtak. A tábor kiképzésvezető parancsnoka, az oktató Hajagos Károly volt.

Az 1947 elejétől '48 közepéig tartó időszak – a két munkaspárt '48. júniusi egyesülésével –, a fordulat éve teremtette új politikai rendszer az irányítási struktúra változását is elrendelte, és az 1950-es évtől a korábbi, félfüadális(nak mondott) államgépezetet a tanácsi rendszer váltotta fel. Az országos polgári és katonai szervezetek egyaránt a meghatározó politika közvetett irányítása alá kerültek. Az első ötéves terv 1948-ban kezdődött.

Az 1947. év hátralévő részében a BSZKRT növendékei jártak Szentesre repülni. A háborús pusztítás után még nem készült el Budapesten a repülőterük, a farkashegyi sasfészek, de még gépparkjuk sem volt, viszont rendelkeztek üzemanyaggal. Ezzel a lehetőséggel élve, megragadva a szerencsés helyzetet, mindkét egyesület növendékei és pilótái repülhettek Szentesen, amikor a HA-5006 lajstromjelű Cimborá javíthatatlanul összetört. Történt ugyanis, hogy a csörlésnek abban a szakaszában, amikor a vitorlázó repülőgép megkezdi a meredek

emelkedést „ez kb. 30-40 méteren szokott bekövetkezni”, szakzsargonnal mondvá rákapaszkodik a kötéltre, az régi eszköz lévén, nem bírta a megnövekedett terhelést és elszakadt. A Cimborá sebességét veszítve átesett, és mint a hulló falevél, már az első meredek ívben a földnek csapódott. A repülőszövetség Hatvani nevű gépkocsivezetője lábtöréssel, míg Kunszeri Béla oktató nyolc napon belül gyógyuló sérüléssel vészelté át a géptörést. (A roncs gépről készült fölvételt lásd „A politika és a szuronyok jelölnek új határokat – 1940–1941.” c. fejezetben)

Még az előző évben, 1946-ban ragyogó ötlettel álltak elő a pártok, amit a városi közgyűlés is pártfogásába vett. A város mezőgazdasága, ipara és kereskedelme érdekében „Szentesi Vásár” néven alföldi méretű termékbemutatót és árumintavásárt szerveztek. A rendezvény 1947. szeptember 27-e és október 5-e közötti intervallumban szerveződött a Huszár Laktanya 36 holdas területén és az épületekben. Az áruszállításra 50%-os, a személyekre 33%-os kedvezményt biztosított a MÁV. Mivel a belföldi légi járat szentesi állomása még nem valósult meg, Vajda Imre polgármester az 1947. augusztus 27-én kelt levelében kérte a légitársaság igazgatóságát, hogy akár a Budapest–Szeged, akár a Budapest–Debrecen viszonylat gépei a vásár időtartama alatt szakítsák meg útjukat Szen-

tesen. A polgármester utazási kedvezmény megadását is remélte a repülőgépen érkező vásárlatókatóknak. A válasz nem volt kedvező. A szeptember 4-i levélben közli a Társaság szovjet és magyar igazgatója, hogy „a rendszeres szegedi és debreceni légi járatokba Szentest bekapcsolni nem áll módunkban.” Javaslatot tesznek arra, hogy a két utas szállítására alkalmas



Az MRSZ VITORLÁZÓ OSZTÁLYVEZETŐJE MEGLÁTOGATTA 1947 JÚLIUSÁBAN A SZENTESI TÁBORT. A NÖVENDEKÉK ÉS PÁLINKÁS GYÖRGY, MELETTE MELHOFFER OV. A BÜCKER BÜ-131 ELŐTT (V. KISS-ARCH.)





PÁLINKÁS GYÖRGY TÁBOR PARANCSNOK VEZETÉSÉVEL NYÍLT MEG 1947 JÚLIUSÁBAN A HÁBORÚ UTÁNI ELSŐ REPÜLŐTÁBOR A SZEGEDIK ÉS A BÉKÉS MEGYEIEK RÉSZVÉTELÉVEL. AZ ORSZÁGON ÁTVONULÓ FRONT UTÁN ÉPEN MARADT EGYETLEN TÖRTSZÁRNÝÚ PÍLIS ELŐTT A KIS CSAPAT. KÖZÉPEN ÜL PÁLINKÁS GYÖRGY, TŐLE BALRA PAPP GYULA ÉS ZAHORÁN MIHÁLY, JOBBRA CSICSELY MIHÁLY, BOTYÁNSZKI JÁNOS BÉKÉSMEGYEI NÖVENDÉK. AZ ÁLLÓ SORBAN DZSEKIBEN V. KISS SÁNDOR NÖVENDÉK (V. KISS-ARCH.)

Po-2-es taxirepülő járatot tudnak indítani Budaörs–Szentés és vissza 520 forint viteldíj ellenében. (Egy utas oda-vissza utazási költsége 260 forint lett volna. Nem találtam rá adatot, hogy ezt a lehetőséget bárki igénybe vette volna.) Mivel Szentésen alkalmas hangár nincs (?), a gép(ek)nek még azon a napon vissza kell térnie a bázisára. Kedvező időjárás esetén 10–15 perces város feletti repüléssel, 30 Ft/ffő áron ajánlottak sétarepülést, amennyiben a rendezőség legalább 12 felszálláshoz 24 utast garantál. Több érdeklődő esetén több taxirepülőt is küld Szentésre, de csak akkor, ha a város a repülőtér talaját a saját költségén rendbe hozatja, vagyis a gödröket, a terep egyenetlenségeit feltölteti. Mit válaszolhatott erre a polgármester? Ha majd lesz igény idejében értesíti a társaságot.

Meglepetést hozó hír jelent meg az MKP városi napilapjában. A *Magyar Alföld* 1948. január 20-i számában. Kunszeri Béla alispánra hivatkozva közli, hogy a Szegedi Repülő Egyesület önállóságát feladva csatlakozni kíván a szentesi egyesülethez és közösen tervezik megvalósítani a következő idők programjait. Ez kétszeresen is meglepő

sajtóbejelentés, mert végigkutatva a szegedi repülésnek ezt a korszakát is, sehol nem találtam erre utaló jelre, de ugyanígy az esetlegesen félreérthető nyilatkozatra vagy zavaros magyarázatra sem. Az akkor már felnőttkori kortársak is csodálkozva fogadták a téma iránti érdeklődő kérdésemet.

A másik dolog: mi okból jelenhetett meg ez a közlés? Ez előtt ugyancsak értetlenül állok – Kelemen István, a Szegedi Sportrepülő Egyesület főtitkára és Kunszeri Béla sem volt az a félreértős, félremagyarázós, politikai érdekből praktikázó ember. Ebben a pillanatban úgy tűnik, hogy kutatás közben (nyilván a megértéshez nem elégséges adat miatt) egy megmagyarázhatatlan, de találgatásra méltatlan sajtóbejelentés maradt az utókorra.

A Magyar Repülő Szövetség (MRSZ) látva a szövetségen belül is egymással szembenálló politikai erők áldatlan, a repülés szempontjából teljesen értelmetlennek minősíthető harcát, a kormány támogatásával létrehozta azt az utód szervezetet, amelyből kizárható a pártok politikai befolyása, amelyik már nem a repülők különféle érdekcsoportjait tömöríti. Az új szervezetbe belépők csak egyéni tagok lehetnek, akik már személyes felelősséggel tartoztak az alapszabály megtartásáért. '48 február 14-én, az MRSZ helyett létrejött az Országos Magyar Repülő Egyesület. Az OMRE feladatul kapta a kormánytól a repülősportok szakmai irányítását és újjászerveződő magyar légierő kádereinek előképzését. Április 15-én, Szentésen alakult meg az OMRE Csongrád Megyei Csoportja, és vezetőjének dr. Kunszeri Béla alispánt választották meg a résztvevők. Ugyanekkor hozták létre a Csongrád Megyei Intéző Bizottságot is, aminek az élére „ugyancsak demokratikus választással” Kunszeri Béla került mint repülésvezető. Adminisztratív vezetőnek Kürtösi Károlyt, az MKP megyei titkárának helyettesét, műszaki ellenőrnek az ÁÉHiv vezetőjét, Tavasz Ferencet, pénztá-

rosnak dr. Bánki Bélát jelölték és választották meg a megyei repülő. A jelen lévő országos vezetők határozott ígéretet tettek, hogy a hangárjavítás befejezéséhez még szükséges 4 ezer forintot, az épületekhez további 150 ezret és egy üzemképes csörlőautót biztosítanak.

Dr. Kunszeri Béla a júniusban kezdődő vitorlázó kiképzéshez a lapok hasábjain keresztül kéri a 16 éves és ennél idősebb korú fiatalokat, hogy jelentkezzenek a repülőegyesületekbe. A szükséges nyomtatványt az alispáni hivatalban kaphatják meg az érdeklődők. A hirdetés végén külön hangsúlyt kapott az, hogy a kiskorúak (18 éven aluliak,) külön szülői beleegyezést is vigyenek megukkal a jelentkezéshez. Az induláshoz szükséges segínyt ugyancsak a várostól kérte az egyesület vezetősége, de egy hónappal

később visszavonta azt, mert akkorra az OMRE ellátmánya megérkezett.

Az OMRE a május 3-án indult motoros és vitorlázórepülő oktatói továbbképzésre meghívta dr. Kunszeri Bélát, mert csak annak sikeres elvégzése után kezdődhetett Szentesen a repülés. Május végén, a tábor befejeztével a mátyásföldi oktatói továbbképzésről a Magyar Rádió is közvetített. E riportban Kunszeri Bélát is megszólaltatták. Többek között ebből is megtudhattuk, hogy ott fejezte be az ezüstkoszorús teljesítmény fokozatát a Mátyásföld–Poroszló, 112 km-s repülőúttal, miközben 2200 méter tiszta magasságot ért el. Az utat 4 óra 20 perc alatt tette meg – tudhattuk meg a korszak hí krónikásától, a Szentesi Magyar Alföld '48. június 1-i számából. Az oktatói továbbképzést a következő évben, az 1949. február 3-án



Az 1949 nyarán indult 2. műrepülő, katonai előképző tábor. A felső sor jobb szélén sötét öltözetben áll Pálinkás György sötétebb árnyalatú öltözetben és az álló sorban harmadik (Haubé nélkül) V. Kiss Sándor, a jobb szélén a bal mellrészén oktató jelvénnel Pákozdi Pál oktató. (V. Kiss S.-Arch.)

kezdődött és április 3-án végződött algyői alapfokú motoros – az újságíróktól Repülő Főiskolának titulált – tanfolyammal folytatta. Itt és ekkor tett sikeres motoros repülő vizsgát a későbbi szentesi repülőtér-parancsnok, Grohmann István és az őt követő Gács Ernő is. A mátyásföldi vitorlázó repülő továbbképzés kiváló eredménnyel zárult. Ott oktatói képesítést nyert el – többek között – Kunszeri Béla és az orosházi Varga István.

Az 1948-as repülést március első hetében, a szabadságharc centenáriumának jegyében ünnepélyes keretek között kezdték meg. Az országos ünnepségekkel összefüggésben, március elején érkezett a hír az alispánhoz, hogy a Nemzeti Repülő Alap a hangárt teljesen rendbehozhatja és új lakóépületet is építtet a repülőtéren. A Csongrád Megyei Csoport június 14-re tűzte ki a többhetes vitorlázórepülő-tanfolyam indítását Szentesen. Május elejére már a 30 főt is meghaladta a jelentkezők száma. A tanfolyam vezetőjének dr. Kunszeri alispánt jelölte az országos szervezet. Az OMRE titkára, Melhoffer Albert a neves pilóta, a vitorlázórepülés későbbi osztályvezetője és társa, az Egyesület egyik tisztviselője 1948. április 15-én repülőgéppel Szentesre látogatott. A magasrangú küldöttet Karácsonyi Ferenc főispán, Kunszeri Béla alispán és a megyei UFOSZ (Újbirtokosok és Földhözjuttatottak Országos Szövetsége) titkára, Halustyik Mátyás fogadta a repülőtéren. Az érkező vendégek hozták a hírt, hogy Gerő Ernő közlekedési miniszter az Allamépítészeti Hivaltól már megrendelte mind a javítási, mind az építési munkák költségvetését. Kunszeri alispán, a megyei repülőegyesület elnöke közölte, hogy a közeljövőben megnagyobbítják a repülőteret. A tervek szerint a Rákóczi utca végén megtörik az utat és a hékédi, majd a nagyhegyi házsorok előtt elvezetve az új szakaszt, – ott épületek, tanyák sokasága jut kövesúthoz, – és az a repülőtér északi vége fölött torkollik bele a korábbi útba.

A beruházási költség folyósítása nem olyan ütemben történt, mint ahogyan azt a tervekben meghatározta a minisztérium, ezért a város polgármester-helyettese, dr. Solti László a hitelkeret engedélyezése ügyében július közepén kérelmet küldeni kényszerült az Országos Tervhivatalnak. A válasz megnyugtató volt, mert a Gazdasági Főtanács már jóváhagyta a támogatás összegét, ami az előzetes kalkuláció szerint 90 ezer forintra tehető. A beruházás teljes összege az OMRE hozzájárulásával és a Nemzeti Repülő Alap kiegészítésével teljedett ki, hogy az építkezés minél előbb megkezdődhessen. (Kunszeri Béla alispán, a szentesi repülők vezetője kísérletet tett a Szentesi Levente Egyesület vagyonának felhasználására a sportrepülés érdekében, de ahhoz nem sikerült a felettes hatóságok hozzájárulását elnyernie. Ennek ellenére 1948 nyarára felgyorsultak az események.)

A Nemzeti Repülő Alap levélben értesítette Szentes város tanácsát, hogy a helyi repülőteret ismét üzembe kívánja helyezni. Viszont a háború következményeit a repülőtér sem vészelte át károk nélkül, aminek az elhárítása érdekében rövidesen megkezdik a terep egyengetést és a repülőotthon építését – tudhatjuk meg a május közepén megjelent napilapokból. A hónap végéig a Nemzeti Repülő Alap indítványára a városi képviselőtestület jóváhagyásával megkötötték a haszonbérleti szerződést 1965-ig évi 100 forintos haszonbérleti díj ellenében. Az így bérbeadott 36 holdas felsőcsordajárási terület továbbra is megtartotta közlegelői jellegét, azzal a megszorítással, hogy a legeltetés csak akkor lehetséges, ha az nem zavarja a repülőtér forgalmát és arra a repülőtér parancsnoka engedélyt ad. Közben megérkezett a Tervhivaltól a hangár javításához szükséges 25 ezer Ft, és megkezdődött a helyreállítás, majd az építkezés is. A repülőtáborok növendékei a Huszár Laktanyában kaptak elszállásolást, amíg a repülőtéri lakóépület

fel nem épült. Június 16-án a rendelkezésre álló pénzből megkezdődött a repülőotthon építése.

A már kapott javítási költségeken túl a hangár befejezésére és a lakórész, a parancsnoki iroda, a műhely és egyéb melléképületek költségére, és pl. kútfúrásra a Közlekedési Minisztérium további 126 ezer forintot különített el a teljes befejezéshez az 1949-es költségvetési évre.

Már 1948 januárjában arról tájékoztatja Nagy P. István a Magyar Repülő című folyóirat szentesi levelező munkatársa, hogy „Szentesen és környékén erősen fellendült a repülőélet.” A Magyar Repülés – országos szakfolyóirat – decemberi utolsó számában arról tudósít, hogy a sportrepülés és a repülőmodellezés országosan is rohamléptekkel fejlődik, és erről a vidéki lapok közül a Szentesi Magyar Alföld és a Szentesi Újság az, amely példamutatónan közöl repülés témájú írásokat.

1948 nyarán, pontosabban június 28-tól a világpolitikában bekövetkezett változások miatt, a két szomszédos ország egymással szembenálló lett, mert J. B. Tito marsall nemzeti politikája ütközött a moszkvai politbüro irányvonalával. Mivel hazánk megmaradt a Kreml meghatározó politikai befolyása alatt, Magyarországon Tito marsall „imperialista bérenc, láncos kutya”, Jugoszlávia pedig a „szocializmus eszméjével (potenciálisan) szembenálló ellenséggé változott.” A politikai frazeológiának és a hangszínváltásnak megfelelően a katonai helyzet is a baráti kapcsolatból a feszültebb, ellenséges irányba tolódott el.

Újra életre kelt a Békés megyei kapcsolat. Az 1948. augusztus 26-val induló és szeptember 10-én záruló vitorlázótáborban már ismét itt volt Botyánszki János, Csicsely Mihály, Pap Gyula, Rattai József, Petényi László és Zahorán Mihály.

A 28 fős táborban húszan tettek A, és négyen B vizsgát. A tábor parancsnoka

Pálinkás György volt, oktató Pint István és a későbbiek során bekapcsolódott még Lindenerger János is. B vizgázott Szentpéteri Dezső (Szeged), Pap László, Szabó János (Sonáj, később Hajdúszoboszlón már Hangárjani), szentesiek és Csicsely Mihály (Békés megye) is. A vizsgát tettek: Berényi Antal, Bodor Sándor, Debreceni Sándor, Fekete M. Kálmán, Gerber Endre, Győző Molnár László (Szentes), Iványi Mihály, Kiss Károly, Kotormány Lajos, Kulcsár Ferenc, Magyar József, Mucsi Lajos, Papp Gyula, Pásztai József, Petényi László, Rattai József, Székesi Balázs, (Szentes), V. Kiss Sándor<sup>6</sup> (Szentes), Várkonyi Tibor és Zahorán Mihály szeptember 7-én és 8-án. A következő tábor szeptember 13-án indult. Ennek lezárása után márciusig csak a hétvégeken és az ünnepnapokon volt gyakorlati repülése a vitorlázó repülőeknek.

Kunszeri Béla egyedül nem győzte hivatali munkája mellett a repülőtér és az oktatás irányítását. Massányi Sándor vezető oktató egészsége megromlott, a repülőorvos ideiglenesen felfüggesztette a repülési engedélyét, ezért a gyógyulás idejére máshol kellett munkát vállalnia, így 1948-tól ismét Pálinkás György oktatót hívták meg az egyesülethez a nyári tábor vezetésére és a hétvégi repülésekre. „Először csak csörlésből, Tücsökkel, Vöcsökkel, Cimborával és Pilissel repültünk, – azzal a törtszárnyú Pilissel, ami egyetlenként maradt meg a háború utáni Magyarországon, örömmre a szentesi repülőtéren. A romokból előkapart és kikalapált Bückerekkel csak később repültünk” – nyilatkozta Dienes Lászlónak, a Szentesi Élet riporterének, az 1949-es katonai előképző tanfolyamoknak emléket állító márványtábla avatóján, az egykori hallgatóknak rendezett negyvenéves találkozón.<sup>7</sup>

1948 őszén az egyik októberi üzemnapon a BSZKRT-ok bemutató repülést rendeztek. Ezzel az alkalommal kívánták megköszönni a szentesieknek a bő egy éves

szíves vendéglátást. Ezen a rendezvényen a gimnázium modellezői is tartottak röptetést. Gulyás Imre és Telekesi János mutatta be legújabb vitorlázó repülőmodelljét Dobrai Ferenc segítségével. Ismereteink szerint a szentesi modellezőknek ez volt az első, nyilvános bemutatkozása. Később, november közepén volt egy nagyobb megmérettetésük Cegléden, ahol ugyancsak ez a triumvirátus képviselte Szentest. A BSZKRT-os bemutatónak nem volt propagandája, így csak kevesek tudhattak róla és ennek megfelelően azon mintegy 100-150-en vettek részt. Ez a rendezvény volt a háború utáni első bemutatója a szentesieknek is. Ezt az eseményt és a repülőmodellezők ugyancsak látványos bemutatóját a tagtoborzásra használta ki az egyesület. A szentesi lapokban írást jelentettek meg a modellezés elméleti, gyakorlati előkészítő szerepéről, hasznáról, amiből egyenesen következik a gyakorlati, a „népi repülés”. A repülőmodellezők munkáját is a repülőklub irányította. A repülőklub modellező kör szakmai irányítását Szilaj Varga Gyula látta el, de a felügyeletet a körzeti megbízott, Pap János szegedi modellező végezte 1951 áprilisáig. Ezen időpontot követően a körzeti központ vezetésével és a területhez tartozó modellező körök ellenőrzésével és szervezésével Szilaj Varga Gyulát bízta meg az OMRE. Mind a modellezés, mind a repülés szervezésében, mind a mindennapi aprólékos munkában rendkívül sokat segített a csongrádi Fülöp László villanyszerelő és modellező körvezető, valamint Szilaj Varga Gyula ex-felderítő pilóta szakaszvezető.

December 1-jén befejeződött a szentesi repülők kiképzése. Új hír kapott szárnyra a Magyar Alföld hasábjain: dr. Kunszeri Béla bejelentette, hogy a következő év, 1949 tavaszán háromhónapos, katonai előképző motoros repülőiskola kezd meg a működését. Akik katonai pályára készülnek és részt kívánnak venni az iskolán, azok

máris jelentkezhetnek az alispáni hivatalban. A megbízott parancsnok tájékoztatójában kiemelte, hogy 1947 júliusától 60-an részesültek vitorlázórepülő kiképzésben, elsősorban ezek oktatása folytatódik tovább a motorosrepülő iskolán. A háromhónapos kiképzést követően egy második tanfolyam indítására is van esély, és ezzel párhuzamosan két vitorlázórepülő-tanfolyam is ellátja a tőle elvárt motorosrepülésre előkészítő feladatot. Itt hangzott el először, hogy az elméleti és a gyakorlati oktatás kiegészítőjeként a politikai oktatás is beépül a tematikába. A repülő növendékek ellátásáról az OMRE gondoskodik, majd az adu ászta a végére tartogatva Kunszeri közölte a részvevőkkel, hogy 1949 tavaszán megkezdődik a hároméves terv keretében, mintegy félmillió forintos költséggel a repülőotthon és parancsnoki épület építése – ezzel a nagyszerű hírrel fejezte be tájékoztatóját a szentesi repülők immár kitüntetett repülője. Az Országos Magyar Repülő Egyesület 1948. október 9-10-én tartott első Országos Kongresszusán dr. Kunszeri Béla a gépek elrejtése, megóvása, valamint a repülés újraindítása terén végzett áldozatos munkája elismeréséül a Népi Repülésért Érdemjelvény<sup>8</sup> ezüst fokozatát kapta meg. Vass Mihály hangármester és V. Kiss Sándor mint kiváló növendék bronz fokozatú elismerésben részesült.

A 1948-as szabadságharc centenáriumi ünnepein a megye városai fölött többször is megjelentek a szentesi repülőgépek is virágszórás céljából

Az Ideiglenes Nemzeti Kormány 1945. január 20-án adta ki a németekkel szembe forduló hadsereg létesítéséhez a toborzást. A légierő első századának, a tisztjelölteknek a képzése már 1947-ben megkezdődött a Kossuth Akadémián, – bár még repülőgépük nem volt. Egy évvel később már a Kilián György Hajózási Iskolára szólt a toborzottak behívása, illetve a repülőgépvezetők előképzése. 1949 tavaszán, konkrétan április

2-án kezdődött (hivatalosan 4-én nyitották meg) az OMRE motorosrepülő kiképzése a szentesi repülőtéren is a néphadsereg légi hadereje javára. Az iskola első parancsnoka Oravecz Nándor volt, majd július 15-től Krascsenics Lajos, a háború alatti m. kir. vadászpilóta szakaszvezető lett a kiképzés vezetője. A klubtagok vitorlázó repülése május elsejével kezdődött.

Az 1949-ben Szentesen szerzett élményeiről, emlékeiről Krascsenics Lajos Repülő hétköznapiak címmel könyvet írt, ahol a neveket többségében megváltoztatta.<sup>9</sup> Oktatók voltak Bajsa Andor, Hernessz Károly, Kalmár László oktató és politikai nevelő, Kardos Elemér, Krascsenics Lajos iskolaparancsnok, Michna György, Oravecz Nándor (Népi Repülésért Érdemjelvény ezüst fokozat tulajdonosa), főoktató, Pákozdy László (Népi Repülésért Érdemjelvény bronz fokozattal kitüntetve), Pálinkás György, Széles Géza, Papp Ferdinánd (több írásban is Ferenc néven említik), aki a Szentesen töltött szép napokról szíves örömmel emlékezett a Magyar Szárnyak 2000. évi évkönyvben közölt írásában.

Az erről az időszakról megjelent részből idézem az ide vonatkozó néhány mondatot. „Természetesen családtagjaink is velünk voltak. Szabadidőnkben felejthetetlen halászlévacsorákat szervezett Kunszeri Béla megyei alispán, sportrepülő barátunk a mindszeri Tisza-parti halászcsergőben, ahol eredeti pusztamérgesi jó borral hűsítettük szomjunkat, amíg a pénztárcánk bírta.” Az OMRE Repülési Osztálya a Közlekedési Minisztérium 16.462/1949.III. rendelete alapján Erényi Bélát bízta meg a Bücker iskola hangármesteréül Vass Mihály vezető hangármester mellé.

Tiszti iskolára előképzési feladattal Győrött, Balatonkilitin, Esztergomban, Szolnokon és Algyőn indult tanfolyam a szentesi létszámmal együtt 250 fővel. Az itteni tanfolyamra 40 fő vonult be, majd a vizsga fölter-

jesztésben, szeptember 22-én már csak 35 fő neve szerepel, közöttük V. Kiss Sándor szentesi növendék is, akit a vitorlázó repülőoktató iskoláról rendeltek haza. A hajózó jelöltek az I. fokú vizsgát június 30-ig befejezték, majd folytatták a műrepülő iskolával. Szentesről az algyői iskolán, Pálinkás György oktató növendéke volt Magyar Sándor.<sup>10</sup> A megfigyelő tanfolyam is június 15.-én indult 120 fővel és az október 1-je és 5-e közötti vizsgán 114-en indulhattak,<sup>11</sup> ugyanannyian megfelelték és ennyien vonultak be a szolnoki tiszti iskolára. A magyar demokratikus légierő vajúadásának ez volt a kezdeti három hónapja, amely június 30-án ért véget. A növendékek I. fokú motorosrepülő alapképzést kaptak. Bücker Bü-131-D2 Jungmann Csizre keresztelt iskolagépeken 30-35 óra alatt jutottak el az egyéni műrepülésig. Szentesen repült április és október között a HA-BKT, korábban ez volt az I-106-os katonai jelzésű gép, majd a HA-BKK, a HA-BKO, HA-BKZ, HA-BKQ, illetve az I-105 lajstromjelű Bücker; összesen 6 gép szolgálta folyamatosan a napi kiképzést. A kezdeti időszak ellátására jellemző volt, hogy a hat Bückerre összesen egy mentőernyő jutott. A repülésre alkalmatlan meteorológiai helyzetben végezték az elméleti tárgyak oktatását. A tanfolyam október 5-én ért véget. A roncsokból „kikalapált” Bückerek jól állták a megterhelő megpróbáltatást, gépsérülés alig volt, legfőképpen műszaki okból. „Velünk történt meg, hogy fölszállás közben leszakadt a bal futóműről a kerék, – emlékezett vissza növendék korára V. Kiss Sándor –, de szerencsésen sikerült, nagyobb baj nélkül, megúsznunk a leszállást.”

Daka Olga neves vitorlázórepülőnk a Bücker-iskola időszakában tanulta Szentesen a motoros repülést Siebel Si 202 Hummel típusú német gyártmányú, kétkormányos iskolagépen. (A központi nyilvántartás 2 ilyen típusú gépről tud, amely magyar nemzeti jellel repült.) A pilótánál műszaki hiba miatt az augusztusi repülővizsgán, a géppel



együtt sérült. Felgyógyulása után az egyik legeredményesebb magyar repülőnő lett. A gép maradványa a hangár északnyugati sarkában állt évekig és szolgált pihenőhelyül az esetleges illetéktelen behatolók ellen őrködő, a nyitott hangárt vigyázó növendéknek.

1949 tavaszán több alkalommal előfordult, hogy a szolnoki sportrepülők Szentesen tartották a repüléseiket, mert a szandaszőlősi repülőter „a Tisza árterében lévén” zöldár idején kiszorította őket a hatalmas területről. Ugyanennek az évnak az őszétől, mint tudhatjuk, Tito a szocializmus sajátos útját kezdte járni, így az algyői vitorlázórepülő, – mivel légvonalban közel volt, van a repülőter a jugoszláv határhoz, – felsőbb utasításra, 1957 tavaszáig több alkalommal áttelepültek Szentésre és együtt tartottak üzemnapot a helybeli repülőklub tagjaival. Ez év május 22-én Békéscsabán repülőnap volt, ahol a szentesi Bückker iskola növendékei rendezői feladatot láttak el.

Az augusztus 4-én kezdődött budapesti Világ Ifjúsági Találkozó (VIT) és más jeles alkalmon Bückerekkel vettek részt a szentesi iskola oktatói. Többnyire növendékekkel repültek a vendégek fogadására, hogy ez az idő se vesszen el a kiképzésből.

Pálinkás György oktató emlékezik a VIT-tel összefüggésben: „15 gépes kötelékből a Nyugati pályaudvar környékén az érkező csoportokra szórtunk székfűt, majd a budaörsi ünnepélyes megnyitón. Ezután augusztus 22-én és 24-én Szegeden az osztrák delegációra 3-6 gépes csoportokban illatos virágszirommal bombáztuk a tömeget közösen az algyőiekkel. Itthon 29-én, a DIVSZ Kongresszusról hozzánk érkező nyolc küldöttet a szudáni négert, az amerikai indiánt, a kínai, az osztrák, a holland, a finn, a vietnámi és a kanadai vendéget a Kossuth téren köszöntötte dr. Kunszeri Béla alispán, majd a beszéd idején, a tér fölött köröző 3 Bückerből több rácsapással, záporozó székfű- és virágsziromesőt zúdítottunk

a vendégekre és az összegyűlt lelkes ünneplő tömegre. Ebéd után a delegáció kilátogatott a repülőterre, ahol rögtönzött bemutatót és sétarepülést rendeztünk a tiszteletükre. Ott és akkor a nagy attrakció is bevetésre került, nevezetesen a három egymást követő géppel, oszloprepülésből végrehajtott óriáskerék a nézők nagy ámulatára. A csoportos műrepülés már a műfajon belül is a magasiskolához tartozik.”

Július 31-én Hajdúszoboszlón repülőnapot rendezett az OMRE. Ez volt a későbbi budaörsi repülőnap főpróbája. A Bückerek kötelékreplésén részt vettek a szentesi iskola gépei is. Az öt géppel bemutatott loopingnál történt, hogy Szűcs Dénes a motoros rep. ov. a Nappal szemben vezette a köteléket. Az emelkedő ágban elvakított pilóták közül – a közvetlen mellette repülő jobb kísérő – Gyulai Andor oktató belecúszott a vezérgépbe. A hibás irányításból keletkezett légibalesetért az osztályvezető sajnós az életével fizetett, Gyulai Andor légcsvár nélkül, törött bal futóval, a repülőter közepén szerencsésen földet ért.

Ebben az időszakban készültek a '49. szeptember 4-i budaörsi repülőnapra is. A szentesiek közül Bartos és Michna oktató Gyulai Andor, Pálóczi György és Szenner oktató társaságában volt kijelölve az öt Bückerekkel bemutatásra kerülő óriáskerékhez. A szentesi csoportból az Algyőn július 24-én megrendezett, Bottló Károly, az új osztályvezető ötletét 1000 m magasságban megvalósító csillagrepülés főpróbáján részt vett Krascenics Lajos (a Népi Repülésért Érdemjelvény bronz fokozatával kitüntetve), Michna György, Kalmár László, valamint Bartos Géza oktató. A 20 Bückerekkel alkotott, a starttól a leszállásig szabályos ötágú csillagot formáló alakzat a budaörsi repülőnap nagy attrakciója, a záró száma volt. A gépek Mátyásföldön szálltak fel. A nyitó szám, az ötven motoros géppel feszes egységben indult óriás csoport – mert a „zászlós gép” piló-

tája indokolatlanul változtatgatta a sebességét – a tömeges ütközés elkerülésének érdekében felbomlott. A nézőket és a szakembereket a jól sikerült csillagrepülés, a záró szám kárpótolta. A ballonvadászat háromgépes kötelékét Kracszenics Lajos szentesi parancsnok vezette. Ekkor repült a három vontatott Futár kötelékben Lottringer Attila és Legenyei Lajos társaságában az egy hónappal később Szentesre kinevezett repülőtér-parancsnok, Grohmann István is. Az összességében jól sikerült repülőnap végén, az értékelő összejövetelen az OMRE főtitkára elismeréseket adott át. A szentesi gárdából Népi Repülésért Emlékjelvény ezüst fokozatát kapta Bartos Géza és Michna György, a bronz fokozatot Kérges Géza érdemelte ki.

## Megalakult az OMRE Szentesi Repülő Klubja

1949 nyarára, még a hajózó és a megfigyelő előképző iskola működése alatt elkészült a repülőtéri pilótaotthon. (Az iskola épületének homlokzati rajza a Magyar Repülés 1949. április 25-i számában megjelent.) Ennek az évnek az őszén az OMRE erőteljes tagtoborzást indított „régén nem látott sikerrel”. Dr. Kunszeri Béla „a szentesi és a környező városok középiskoláiba küldött” fölhívására az egyesületi taglétszám ugrásszerűen megnőtt. Hívó szavára 1949 késő őszén a megyeháza nagytermének előterében 68 repülni vágyó, jórészt helyi fiatal zsúfolódott be, ahol a jelentkezés feltételeit és a következő összejövetel időpontját, a kiképzés metodikáját tudhatták meg a megjelentek. A következő találkozón, november 2-án átalakult az addigi Csongrád Megyei Repülő Egyesület az OMRE Szentesi Repülő Klubjává.<sup>12</sup>

Kunszeri Béla történelminek nevezte az eseményt. Halottak napján született a

szervezet, de az életképessége fellendülést, gyarapodást hozott a városnak, a tagságnak egyaránt. A rövid közgyűlés után a 18 éven aluliaknak már a szülői beleegyezéssel ellátott tagfelvételi kérelmet kellett leadni. A csoport orvosi vizsgálója december közepéig befejeződött. Itt és ekkor mutatta be Kunszeri Béla a klub tagságnak az új repülőtérparancsnokot, Grohmann Istvánt, aki középiskolás korában sikeres repülőmodellező volt, és a '49-ben rendezett budaörsi repülőnapon kötelékben repült – mint erre már korábban utaltam. Közben hetente elméleti képzés volt az új, repülőtéri pilótaotthonban, az órákat az új parancsnok tartotta. A toborzás sikerrel járt a közeli városokban: Csongrádról 16 fő Szilaj Varga Gyula, Kiskunfélegyházáról 12 fő Terescsényi Endre, Hódmezővásárhelyről 4 fő id. Kruzslicz Károly vezetésével járt át hétvégeken Szentesre a vitorlázó repülő növendékek csoportja, valamint Kunszentmártonból is néhányan, de ők állandóan ingadozó létszámmal. Amint a „szomszéd várban” is megindult a repülőélet, az orosházi és a többi Békés megyei helység sportrepülőit Békéscsabára irányította az OMRE, a központi akarat. Október végén egyéves OMRE politikai tisztképző iskola kezdte meg működését a repülőtéri oktató bázison, 1951 végéig több ilyen is szerveződött a szentesi repülőtérré. A város az OMRE repülési szakkáder-képzés fontos bázisává lett.

Erős vára volt a sportrepülésnek a gimnáziumi modellező kör, ahol '49-ben Gulyás Imre hetedikes diák vezette a szakmai munkát évfolyamtársa, Telekesi János helyettes segítségével. Mintha megvalósulni látszana a '35-ben megálmodott Bonczos-féle előrelátás, bár tizennégy éves késéssel, „Ha majd a szentesi elemisták repülőgépmodellt építenek!” Ennek az évnek az őszén szerveződött az Erzsébet téri volt Katolikus Iskola felső tagozatos tanulóinak modellező köre, amelynek közvetlen irányítását a „repülő klub” látta

el. Ennek a körnek volt négy éven át tagja Varga Károly is, a későbbi modellező válogatot kerettag. Az első elhelyezésük a Kiss Bálint utca 2. sz. alatt volt, a néhány évvel korábban megszűnt Alföldi Nomda egyik helyiségében. 1950 nyarán a gimnázium is kitelepítette modellezőit a rajztermi szertárból, és a két kör egyesülve települt át az Erzsébet térre, a későbbi Köztársaság téri Általános Iskolába, a Szemán Cukrászda melletti üzlethelyiségbe. Ekkor Vigh Mihály, majd később Pusztai János, őt követően Keszthelyi Vilmos, '53 őszétől pedig Kutas Mihály lett a modellező kör ifjúsági vezetője. A gimnáziumi időszakban Kornya Lajos volt a tanár felügyelő, az általános iskolai években Nyéki Gyula berekháti iskolaigazgató (aki a világháború idején a közfelderingatóknél teljesített földi szolgálatot) töltötte be ezt a tisztséget. A modellezők anyag- és építési tervrajz-szükségletét az OMRE biztosította, de a kezdeti időszakban a zavartalan ellátásnak sok akadálya volt. A modellező kör végül a Kiss Bálint utca 9. sz. alatti repülőklub épületében, majd 1956-ban „a klubbal együtt” a korábbi Uri Kaszinóban, az akkor már Zeneiskolában nyert elhelyezést.

1949-ben, az ősz közeledtével a szentesi és a csongrádi napilapokban mind a repülésre, mind a repülőmodellezésre hívogató írások jelentek meg Szilaj Varga Gyula modellező körzetvezető aláírásával. A csongrádi Magyar Alföld című napilap 1949 decemberében egyik számában közli, hogy a városból eddig 30 fő jelentkezett sportrepülőnek, de a körzetvezető továbbra is várja a jelentkezőket a városháza 5. sz. hivatali szobájában. A Magyar Szabadságharcos Szövetség csongrádi csoportja értesíti Csongrád város repülni vágyó fiataljait a helyi hírharsona útján, „...hogy a motoros és vitorlázó, valamint az ejtőernyős kiképzés megkezdődött. A motoros pilóta képzés három hónapos lesz, korhatár 17 évtől 21 évig. A vitorlázó pilótaképzés egy hónapos lesz. Jelentkezni lehet

14 évtől 21 évig Ejtőernyős kiképzés szintén egy hónapig tart, jelentkezési korhatár 17 évtől 21 évig. ... Az ejtőernyős kiképzésre kizárólag férfiak jelentkezzenek. A motoros és vitorlázó kiképzésen nők is résztvehetnek.” Az érdeklődők jelentkezhetnek a Szövetség repülő és modellező szakosztályánál: Iskola u. 2. Szilaj Varga Gyula szakosztályvezetőnél.

A modellek repülési idejét az időmérő-biztosok hitelesítik, akik a Federation Aeronautic Internationale, a FAI szabályaiból vizsgát tesznek és a modellek házi vagy versenyszerű repítése alkalmával mért időt jegyzőkönyvbe rögzítik, és igazolják annak hitelét. A szentesi csoportból ők Berezvai László (Kati), Demeter Sándor, Gulyás Imre (Cumulus), Keszthelyi Vilmos, Pap László Géza (előbb Kiskunfélegyházán, majd Szegeden), Pusztai János (Sonáj), Solti Leó Lajos, Szepesi Sándor (Kina), Telekesi János (Zsan), Varga Árpád (Öcsi), Varga Károly (Karesz) és Vigh Mihály (Mihu).

A Magyar Szabadságharcos Szövetség Csongrádi Kossuth Lajos Modellező Szakosztálya versenyre hívta a szentesi modellezőket. A versenyt Csongrád bökényi területén rendezték 1949. május 17-én. Tizenegy nagy teljesítményű repülőmodellt neveztek a két város első helyközi megmérettetésére. Szentest Gulyás Imre, Telekesi János, Berezvai László, Vigh Mihály és Dobrai Ferenc képviselték nyolc géppel. A csongrádiak szakosztályon belüli versenyt is rendeztek, mert a kitűzött cél az volt, hogy megdöntsék Fülöp László szakosztályvezető rekordját. Bizonyára nem voltak említésre méltó eredmények, mert ami született, azt nyilván nem tartották az utókor számára megőrkítésre érdemesnek a korszak nagy krónikásai, a zsunaliszták. A versenyről említést sem tesznek a szentesi lapok. A csongrádi Magyar Alföld hasábjain jelent meg a Szentesen rendezett visszavágó verseny eredménylistája is. Onnan tudhatjuk a résztvevők nevét, így Gulyás Imre, Berezvai László, Vigh Mihály, Dömsödi János,

Nagygyörgy Dezső szentesi versenyzők képviselték a város repülőmodellezőit. A nemes vetélkedés győzelmi pálmáját a csongrádiak vihették haza. Egyéni versenyben Szilaj Varga Gyula, az MSZHSZ Csongrádi Modellező Körének vezetője győzedelmeskedett. Dicsőséget hozó gépe negyven kilométert repült. Az ezüstfényben tündöklő második helyet Gulyás Imre, a szentesi gimnáziumi modellezőkör vezetője tehetta a tarsolyába. Mindjárt a tanév vége előtt – a volt megyeháza nagytermében – toborzó jelleggel egy vitorlázó repülőgép kiállítást szervezett az OMRE Csongrád Megyei Csoportja. Az eredeti nagyságú repülő eszközök, pl. a Pilis mellett az ősrépülők használta motorok is bemutatásra kerültek. Nagy attrakció volt Svachulay Sándor, a rákosi-repülők egyik feltaláló repülőgép-tervezője, pilótája által megálmodott csapkodószárnyú repülőgép modelljének bemutatója.

A nemzetközi politika hullámaint követve központi utasításra, 1948. november 14-e után – ideiglenesen – 1957 nyaráig az algyőiek több alkalommal is hosszabb-rövidebb időre a gyakorlati repüléseiket Szentesen kényszerültek végrehajtani. Hogy az országos szervek miért pont akkor és miért pont Szentesen rendelték el a repülést? Nem tudni. A megértéshez valószínűleg a külpolitikai titkos irattárában lehetne a választ megtalálni. Az év végén ismét a „Ki akar pilóta lenni?” kérdéssel adott közre újabb toborzó hirdetést az OMRE. 16 és 21 év közötti fiatalokat invitáltak a szeptemberben induló vitorlázórepülő-tanfolyamokra. Végére az elméleti fölkészítés a tavaszi repülés kezdetére december elején kezdődött, és a következő év márciusában zárult. Az első repülő üzemnapra közel hetven repülni vágyó növendék jelent meg, vagyis tett sikeres elméleti vizsgát

#### IRODALOM

**Parthiscum**

- BATTA SÁNDOR–PUSZTAI JÁNOS: A szentesi sportrepülés rövid története. *Magyar Szárnyak*, 2001. évi évkönyv.
- CSANÁDI–NAGYVÁRADI–WINKLER: *A magyar repülés története*. Budapest, 1974.
- KIRÁLY SÁNDOR: *Ötven év a Tisza felett*. Szolnok, 1986.
- KRASCSENICS LAJOS: *Repülőhétköznapiak*. Budapest, 1998.
- MACHALEK ISTVÁN: *Békés kék egén*. Békéscsaba 1991, MHSZ Békés Megyei Vezetősége.
- MHSZ Szentés, 1984–*Magyar Szárnyak*, 1974., 1996, 1997, 1998, 2000. évi évkönyv
- PROHÁSZKA–POCH–SÜTŐ–WINKLER: *A magyar modellezés 75 éve*. 1984, MHSZ.
- PUSZTAI JÁNOS (összeáll.): *A szegedi repülés története*. Szeged 2002, Belvedere Meridionale.
- PUSZTAI JÁNOS (szerk.): *Az MHSZ Szentés Városi Vezetőség és klubjainak története*.
- SZABÓ JÓZSEF: *Repülési lexikon*. I–II. Kötet. Bp. 1991, Akadémia Kiadó.

#### FOLYÓIRATOK, PERIODIKÁK:

- Iván Dezső: A magyar katonai repülés helyzete és problémái a második világháború befejezésétől a békeszerződés ratifikálásáig – 1945. május 30-tól 1947. október 1-ig. *Hadtörténelmi Közlemények*.
- Top Gun*, 1995. 6. sz., 1996. 13. sz.
- Magyar Repülő*, 1948. 01. 1. sz.
- Magyar Repülés*, 1948., 06. 10., 12. 25., 1949. 04. 10., 04. 25., 05. 9. sz., 05. 10. sz., 06. 11. sz., 08. 10. -én.
- Repülés*, 1979, 8. sz., 11. sz.
- MHSZ Élet*, 1984. 17. sz.

#### NAPI ÉS HETILAPOK

- Magyar Alföld*, 1946. 07. 10., 08. 09., – 1949. 04. 10., 07. 12., 08. 30., 08. 31., 09. 10.;
- Csongrádi Magyar Alföld*, 1949. januári számai;
- Szegedi Kis Újság*, 1946. 06. 09.;
- Szentési Élet*, 1979. novemberi szám.

#### INTERJÚ

- Pap László ny. tanár, repülő oktató,  
V. Kiss Sándor nyugdíjas, egykori MIG–15-ös pilóta,  
Szilaj Varga Gyula nyugdíjas, m. kir. pilóta szkv.

#### LEVÉLTÁRI DOKUMENTUMOK

*Csongrád Megyei Levéltár Szentesi Levéltára*

– 294500/1946. BM. rendelet a repülő sportegyesületek megalakulásáról.

*Polgármesteri iratok*

– Kimutatás a Szentesi Megyei Város Villamosművétől a repülőtéren épületek elektromos hálózatának állapotáról – 1944. november 13.

– 2561/1945. Válasz a Szövetséges Ellenőrző Bizottság átiratára az amerikai hadsereg Magyarországon elesett katonáinak ügyében.

*Főispáni iratok*

– 1289/1945. Szövetségesek Ellenőrző Bizottsága átirata az amerikai hadsereg Magyarországon elesett katonáinak ügyében.

– 697/1945. Amerikai katonák holttestének felkutatása.

– 1524/1945. Főispáni értesítés a polgármestereknek, a BM rendeletnek megfelelően – az orosz katonai alakulatok téli elszállásolásával kapcsolatos repülőter létesítésénél követendő eljárásról.

*Alispáni iratok*

– 6653/1945. Temetőn kívüli polgári és katonai személyek exhumálása.

– 1232/1946. ikt.sz. 02.07.-én A közvagyont ért háborús károk összeírása.

– 9080/1946. Csongrádvármegye Sportrepülő Egyesületének alapszabálya.

– 4653/1947. Csongrádvármegyei Sportrepülő Egyesület segély kérelme.

– 11684/1948. Csongrádmegyei Repülő Egyesület a támogatási kérelmét visszavonja.

– 2573/1948. Repülőalaprak a szentesi repülőteri épületek kijavítása. Levél a munkaügyi miniszternek.

– 6417/1948. A szentesi repülőteri hangár helyreállításához 25 ezer Ft támogatás kérése az Országos Tervhivaltól.

– 3544//1944. Polgármesteri jelentés a városban lévő kincstári vagyronról.

*Hadtörténelmi Levéltár*

– HM. 21.011/1947. 09. 06. Levél a Közlekedésügyi Minisztériumnak a sportrepülő anyagok átadása ügyében,

– B-388/1949. BK/E. 1949. 09. 26. Az OMRE levele a honvédelmi miniszternek a motoros repülőiskolák, valamint a szentesi megfigyelő iskola elméleti vizsgájának időpontjáról. Melléklet: vizsgázók névsora,

vizsgáztatók névjegyzéke és beosztása, vizsgatárgyak vizsgarendje.

*Magánokmányok*

– V. Kiss Sándor repülési naplója.

**JEGYZETEK**

<sup>1</sup> Az 1947. esztendő őszén a Kossuth Akadémián megkezdődött az első repülőcsoport kiképzése. A repülőterekre vonatkozó potsdami igény a 11 249/1947. 04. 17-i levél alapján a szentesi repülőtérré nem terjedt ki. A Magyar Szovjet Légitörzset Társaság csak a győri, pécsi és a békéscsabai sportrepülőtereket vontta be a légiforgalomba. Megjelent a 294.500/1946. sz. BM rendelet a sportrepülő egyesületek meg- és újjáalakulásáról. A sportrepülés átkerülését a közlekedési tárcahoz rendkívüli módon sérelmezte a HM, mert az „eredményeire elsősorban a honvédelemnek volt szüksége.” – fogalmaz a HM a közlekedési minisztériumnak a sportrepülési anyagok átadása ügyében küldött 21011/1947. szeptember 26-i elnöki átiratában, majd folytatja: „...az ország szűkös anyagi viszonyai nem engedték meg azt, hogy tekintélyes összegeket fordítsanak a legköltségesebb sportra, a sportrepülésre csak azért, hogy az ifjúság a repülés szépségeit élvezze. ...A katonai repülés szervezése szükségszerűen előírta a sportrepülés helyreállítását oly mértékben, hogy az a katonai repülés igényeit kielégítse.”

<sup>2</sup> A magyar közlekedésügyi miniszter a 64560/1946–III. november 5-én kiadott rendeletével engedélyezte az egyesületek működését, ha az rendelkezik a BM által jóváhagyott alapszabállyal.

<sup>3</sup> Dr. Kunszeri Béla vármegyei másodjegyzőt 1946. június 7-én megyei alispánná választották. Ő volt az MRSZ, majd később az OMRE megyei megbízottja.

<sup>4</sup> Az amerikai repülőgépek helyett azok szovjet változata, 10 darab Li-2-es érkezett, míg csatlakozó repülőgépeknek (légitaxinak) a Romániának adott, majd később Magyarországra továbbított PO-2-esek két utast vagy egy fekvőbeteget és orvost, ápolót befogadó változatai. A szovjet fél ezekkel az apport gépekkel lépett be a részvénytársaságba, illetve hozta létre hazánkkal közösen a MASZOVLET-et.)

<sup>5</sup> Nagy szerencse volt az, hogy valamennyi politikai trend sajátos, a társadalom által megbecsült specifikus, elit reklámhordozónak tekintette a sportrepülést és támogatásával, anyagi segít-

ségével igyekezett a maga oldalára állítani ezt a csoportot, mint a honvédelem egyik meghatározó civil szerveződését.

<sup>6</sup> V. Kiss Sándor Szentesen született 1928-ban. A vitorlázó repüléssel 1943-ban ismerkedett meg, majd a sportrepülés 1947. júliusi újraindítása ismét a repülőtéren találja. Még B vizsgás, amikor a klubja vitorlázó repülőoktatói iskolára küldi, ahonnan a 1949-ben indult hadseregen kívüli katonai előképző iskolára visszarendelik Szentesre. Szolnokon avatják repülő hadnaggyá. Átképzés után MIG-15-ön teljesít szolgálatot, oktat. Századosi rendfokozatban századparancsnok, amikor súlyos gerincsérüléssel járó balesetet szenved. Felgyógyulása után egészségügyi okból nem repülhet. Leszerel és a Csongrád Megyei Vendéglátóipari Vállalatnál dolgozik mint üzletvezető. Ma nyugdíjasként él Szentesen.

<sup>7</sup> A negyvenéves találkozót 1989. július 25-én a szentesi Repülés Baráti Kör vezetője, Batta Sándor szervezte V. Kiss Sándorral, az egykori növendékkel közösen. Ekkor a Szegedi Ruhagyár Szentesi Gyára igazgatási épületének bejáratánál – a volt repülőtér lakóépületének főbejáratánál – emléktáblát helyeztek el. V. Kiss Sándor tíz évvel korábban (1979-ben) is megkísérelte a találkozó megszervezését, de az is mérsékelt sikerrel zárult. Az ünnepi alkalom egybeesett a Szocialista Országok Világ bajnokságra Előkészítő Nemzetközi Vitorlázórepülő Modell Versenyével. Jelenléttel megztisztelték mind a verseny záró napját, mind a bajtársi találkozót és az emléktábla avatását a szegedi veteránrepülők is.

<sup>8</sup> Polgár László a *Magyar sport- és polgári repülés* érmei című, 1989-ben kiadott könyvében OMRE Kitüntető Jelvénynek nevezi az első, a szervezés időszakában történt elnevezés szerint.

<sup>9</sup> Szentes neve a könyvben Szengencs, Kraszcenics Lajos neve Kaszás Péterre módosult, Oravecz Nándor főoktató a könyvben Nánási László lett, Bottló Károly OMRE Mot. Rep. ov Boros Károlyra változott, Michna György Mihályfi György oktatóvá lett, Kalmár László oktató és politikai nevelő neve a könyvben Kálmán Lászlóvá formálódott. Bartos Géza Bartos Tódor lett. Rónai Rudolf főtitkár-helyettest Rózsa Rudi néven említi a szerző. A Kardos Géza álnév valójában Kérges Géza oktató nevét takarja. Révész az OMRE főtitkára anyakönyvi családi névén Rédei György. V. Kiss Sándor szentesi növendéket családi névén

említi az író. Grúber, a párttitkár becsületes neve valójában Nasztanovics Ferenc. A könyv végén exponált gyilkossági kísérlet a szerzői dramaturgia része, a valóságban nem történt meg, az csupán a fantázia műve. Hollósi Erzsébet, Zsóka a neves sportrepülőt Daka Olgát személyesíti meg.

<sup>10</sup> Magyar Sándor 1949. június 17-től október 2-ig tanulta Algyőn a motoros repülést. Elsőfokú repülő vizsgával (egyedülrepülő) került a szolnoki repülőtisztai iskolára. Oktatója Pálinskás István volt. Hadnagyi rendfokozattal avatták repülőtisztté. Sármelléken, a 25. ezredben teljesített szolgálatot. Parancsnoka Gaál Ferenc százados volt. Romsis László hfdgy. géppár parancsnokkal, MIG-15-ön riasztották éles célra határsértő gépek ellen, a Fertő tó fölél, 1956. január 21-én. Győr irányából két gép közeledett feléjük, MIG-17-ek voltak. A magyar géppár kilötte az azonosítás jelét, a zöld rakétát, ennek ellenére a MIG-17-ek tovább jöttek. A szovjet gépek sokkal gyorsabbak lévén, a magyarok mögé kerültek, és a Nap irányából támadtak. Magyar Sándor lőtt először, a parancsnok MIG-je fölött ment el a sorozata. Az egyik szovjet MIG-17-es füstölt, majd ütköztek. A sérült gépek osztrák területre zuhantak. A szovjet pilóta katapultált, Magyar Sándor a gépével együtt lezuhant. Három hónappal később Hévízen temették el. A pápai repülőtérről riasztott szovjet gépek – feltehetően – disszidálási szándékok vélelmeztek, mert a magyar repülésirányítás nem jelezte a szovjet repülésvezetésnek a riasztást, viszont ők sem jelezték a magyar félnek készülségi géppárjuk éles riasztását. Egymást nézték határsértőnek. A mindkét részről elkövetett félreértések és szabálytalanságok sorozatáért a fiatal, 25 éves szentesi pilóta Magyar Sándor repülő főhadnagy az életével fizetett. A felszínességből született tévhit okán azonosították azzal a Magyar Ferencsel – ugyan-csak katonatiszt volt –, aki részt vett a szentesi Lakos József rendőrkapitány meggyilkolásában. A szóbeszéd, a féktelen rosszindulat így tette – a hősi címre méltó repülőáldozatból – egy gyalázatos bűnnel kompromittált emberré Magyar Sándor repülő főhadnagyot.

<sup>11</sup> Az OMRE szentesi motorosrepülő-előkészítő iskolára 1949. április 2-án bevonult, vizsgára bocsátott hajózó hallgatói: Ács Ferenc, Balla László, Bánovszki István, Bányai Albert, Battenberg Tibor, Beck Sándor, Boros István, Burg László, Csádi János, Csernák János, Ertl József, Farkas



Oszkár, Fitter Attila, Gaál Alfréd, Gulyás Ferenc, Gulyás Sándor, Győri Károly, Hegyi János, Hevesi András, Ipcsecs Ferenc, Jozsypovics György, Kamondi József, Katona János, V. Kis Sándor, Klupács Tibor, Lakos József, Marczy József, Országh László, Pintér Mihály, Rozsos László, Stoszek József, Szabó József, Szabó Lajos, Villányi László, Wihlbeck János. Összesen: 35 fő.

A szentesi Repülő Megfigyelő Iskola végzős hallgatóinak névjegyzéke: Angyalosi Zoltán, Aranyos László, Asztalos József, Árkovits György, Barabás Gábor, Bartos Ferenc, Basahidi László, Bánoki György, Bányai Gyula, Belopotoczky Miklós, Beloviczky Zoltán, Berend Ervin, Berlóényi Antal, Berkesi László, Béres Sándor, Bujtor Imre, Bukovszky Mihály, Buza János, Czene András, Cseri Ferenc, Csujka László, Dániel Mihály, Decsi Ferenc, Dobránszky Gergely, Dohányos Pál, Erdész László, Égerszegi Aladár, Farkas Géza, Fábian István, Fegyveres Ernő, Fekete Simon, Fender Mihály, Furmann Vilmos, Gertler Károly, Gombás Ferenc, Gyulyás József, Gutván László, Hajdó József, Hegedűs Ferenc, Hegyi István, Horváth László, Ille László, Jeszenszky Ferenc, Kajtán József, Katona Sándor, Katyi Ferenc, Kecseti Jenő, Kiss Attila, Kiss Tibor, Kincses Sándor, Koleszár János, Koppány László, Kovács István, Kovács Vilmos, Kramarics Miklós, Krehó István, Kun Mihály, Kurcsa Ferenc, Lamanda István, Lőkös István, Majerkó József, Malinás Miklós, Melegh Kálmán, Merfelsz István, Mikó László, Mohai László, Molnár Imre, Mondok János, Nagy Imre I., Nagy Imre II., Nagy László, Nyírfás Tibor, Olajos Sándor, Osváth György, Papp Tibor, Pekker László, Pércsi Lajos, Petkó János, Péterffy Béla, Pócsik József, Pribék Károly, Prinner Sámuel, Pusztay István, Resch Ferenc, Schmidt István (vezérőrnagy, akit 1979-ben a Nemzetközi Repülő Szövetség [FAI] Paul Tissandier diplomával tüntetett ki), Schneeberger János, Steiner István, Szabadi László, Szabó Ferenc, Szabó László, Szabó Zoltán, Szakonyi József, Szász Jenő, Szepesi János, Székely Sándor, Széki Vilmos, Szilágyi Géza, Szinassy Miklós, Szócs Zoltán, Takács József, Timár László, Tóth Kálmán, Tóth Zoltán, Turbucz Gyula, Urbán László, Vajnay Gyula, Varga István I., Varga István II., Varga István III., Varga Zoltán, Vincze Mihály, Wéninger Ernő, Zinniel Róbert és Zsák Rudolf. A teljes létszám: 114 fő. Mindkét csoport elszállásolása a

Huszár Laktanyában történt.

<sup>12</sup> Az OMRE klubbá átalakuló egyesületi közgyűlésén jelen voltak következők: kezdők: Szilaj Varga Gyula, ifj. Vajda János, Vass Jenő, Tóth Ferenc, Darabos Gyula, Imre Lajos, Vida Gyula, Remsző Antal, Vári Ferenc (szds., aki '57-ben társadalmi titkára volt a klubnak), Mérszáros Imre, Vígh Mihály, Rácz József, Szalva László, Piti Görgy, Kurucz Béla, Solti Leó, Dénes István, Magyar János, Ferenczi László, Gulyás Imre, Pataki László, Koncz Vilmos, Szabó László, Pusztai János, Kiss Ernő, Majzik László, Vass János, Simonovits István, Varga Kiss István, Tóth István, Kriska András, Pallagi Sándor, Tantusz Ferenc, Tornyi Molnár Sándor, Gácsai György, Berczeli Bálint, Dankó László, Komáromi Sándor, Szepesi Sándor, Magyar Géza, Szlotta János, Papp János, Hajdú László, Koplándi András, Számel Ferenc, Berezvai László, Rébeli Szabó László, Dezső Imre, Radics Sándor, Érsek Kálmán, Hajnal Ferenc, Bodnár László, Keszthelyi Vilmos, Őze Rózsa, Nyéki Gyula. A vizsgások: Magyar József, Balla Sándor, László Imre. „B” vizsgások: Szabó János, Hollói Gábor, Ludányi Lajos, Papp Tamás, Filőp Lajos, Kiss Sándor. C vizsgások: Grohmann István pk., Hajagos Károly s. oktató, Gullay Mihály, Vass Mihály hangármester-oktató. Összesen: 69 fő.

A megalakult vezetőség tagjai: dr. Kunszeri Béla elnök D vizsgás, Grohmann István C vizsgás reptér pk.és kiképzésvezető, Hajagos Károly C vizsgás s. oktató, dr. Bánki Béla pénztáros és Vass Mihály C vizsgás műszaki vezető, vitorlázó repülőoktató.