

köröztek a *Liberty* körül, ezzel nyilván arra utalva, hogy nem törődtek sokat az azonosítással. A torpedótámadás körülményeire vö. ENNES 1979. 82–103., itt is csak a támadást követően esik szó a sérült hajó körül cirkáló naszádokról.

⁶ A torpedó a hajó jobb oldalába („*starboard side*”) csapódott, és a támadás is a hajó jobb oldaláról érkezett, vö. ENNES 1979. 82–85.

⁷ Sem e rövidített változat, sem az eredeti beszámoló nem adja vissza azt a tényt, hogy a torpedótámadás és a kapcsolatfelvétel között több mint két óra telt el. A torpedótámadás időpontjára lásd ENNES 1979. *Appendix „G”* [244], a kapcsolatfelvétel időpontjára vö. ENNES 1979. 102–103.

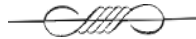
⁸ ENNES 1979. 103. így írja le az esetet: „McGonagle feldühödve, a körülmények hatása alatt egy kifejezetten egyszerű, személyiségéhez ugyan nem illő, rövid válaszjelet mutatott a fedélzetmesterrel, aki azt készségesen továbbította.”

P A R T H I S C U M

PUSZTAI JÁNOS

Fejezetek a szentesi repülés történetéből

XI. rész *Ismét újrakezés – a forradalom után a csúcsig (1957–1959)*



A múlt, ha akarjuk, ha nem, generációról generációra velünk marad, emléke, szelleme, hőseinek, áldozatainak neve, tetteik a génjeinkben kódoltan velünk élnek, míg lehet. Birtokoljuk azt a reményt is, hogy többé nem lesz vesztes háború, bukott forradalom és többé nem lesznek hazánk népén uralkodó hatalmak. Amit egyszer felépítünk, az fennmarad, formáljuk, tatarozzuk, igényeinkhez alakítjuk mindaddig, amíg az a hasznunkat szolgálja. Élni kell! Élni akarunk! A jövő épületét csak szilárd, megbízható alapokon lehet tovább emelni és abból megbízható bizonyossággal messze előre látni. Talán ezek a mélyen tudatunkban élő, némán ható gondolatok, tudati parancsok vezérelték azokat, akik 1956 októberében megalkották a Magyar Nemzeti Repülő Szövetséget. 1944 decemberétől a sportrepülést irányító országos szervezet ekkor éppen negyedszer alakult át. Valamennyi arculatának a közös

nevezője volt; a nemzeti érdekből életben tartott sportrepülés. Minden szervezet esz-köz a hatalom működési struktúrájában, így a Magyar Forradalmi Munkás-Paraszt Kormány visszaállította a Magyar Repülő Szövetséget korábbi feladatával és szervezeti rendjével. Januárban megindult a vidéki szervezetek újrászerveződése. Néhány hónap elteltével új országos szervezet kongresszusát hívta össze a politikai vezetés. A Magyar Repülő Szövetség – a korábbi, a MÖHOSZ példájára – összevonására került a Szabadságharcos Szövetséggel. Ebből – a politikai érdekrigyből – született meg jogszerűen is '57 augusztus 17-én, az Ideiglenes Elnökség által összehívott Országos Aktív értekezleten, a Magyar Honvédelmi Sportszövetség.

Az előző fejezetben közölt ok miatt a szentesi repülőter parancsnoki státusza felszabadult. A központi akarat felkínálta lehetőségek alapján, Badacsonyi Béla¹ még

szilveszter előtt felkereste a frissen leszerelt Vigh Mihályt, hogy a helyi körülményekről és azokról a tényezőkről érdeklődjön, milyen létszámú, milyen képzettségű tagságot tudhat maga mellett, milyen külső erőkre lehet támaszkodnia a repülésnek. Nyilvánvalóan nem nyerte el a tetszését a szentesi szervezet összehatása, mert rövidesen, január elején már Haas György jelent meg a városházán és közölte, hogy január 15-től kinevezést kapott a repülőtér vezetésére. Korábbi érkezésének célja a lakáskeresés és ismerkedés a vezetőséggel. Azonnal intézkedett a klub új elhelyezéséről, mert sem a zenedének, sem a repülő klubnak nem volt szerencsés ez a szimbiózis. A tanácselnöki hivatal ideiglenesen a városháza 24/a számú szobáját ajánlotta fel, amíg a városban nem szabadul fel olyan helyiség, amely az MRSZ klub szakmai érdekeinek is megfelel. Ezt a két irodai szobából álló helyiséget csak később foglalta el a klub, mert a volt megyeházán nagyobb alapterülettel sikerült oktatásra is alkalmas, berendezett, mellék helyiséget is magába foglaló működési területet kapni. Sajnálatosan ez is csak ideiglenes elhelyezés lehetett.

A január 31-i jelentésében 5 C, 11 B és 2 kezdő növendéke volt a klubnak, valamint két kezdő csoport volt szervezés alatt. A gépállomány 1 Lepke, 1 Vöcsök, 2 Szellő, 1 Pilis, 2 Koma és egy Június 18 volt, illetve a HA-GAN lajstromjelű Galamb motoros vontatógép. Egy Jeep, egy Dodge gépkocsi, 2 db Góliát-19 típusú csörlő aggregátor. A személyi állományt Oláh József hangármester, Vass József (Akec) rg. motorszerelő, Varga Lajos repülőtér gondnok (és a nyolc tagú karhatalmi őrség, amit Szabó Miklós motoros oktató szervezett meg, és akik a repülőtér gépkocsijait használták) alkotta.

Haas György repülőtér parancsnok – egyetértésben a vezetőséggel – január 31-én levelében kérte a klub fölvetését a Magyar Nemzeti Repülő Szövetségbe. A február 14-én kelt értesítésben Rónai Rudolf légügyi

kormánybiztos tudatta a tagsággal, hogy az Intéző Bizottság a klub ideiglenes Alapszabályát elfogadta, és az így kiadott működési engedély alapján annak neve ez után *Magyar Nemzeti Repülő Szövetség Szentesi Repülő Klubja* lesz. A szentesiek éves tagdíját 100 forintban állapították meg. Klub társadalmi elnöki megbízását Vállai László, a repülőtér parancsnokit Haas György kapta. Az új alapszabállyal egy időben a klubvezetőség kérte a MNRSZ Intéző Bizottságától, hogy fölvehesse Asbóth Oszkár nevét. Legényei Lajos Repülési alosztályvezető helyettes közli a klub vezetőségével, hogy „Az Intéző Bizottság nem szándékozik élő személyről elnevezni repülőklubokat a jövőben sem.”

A forradalom utáni első állapotjelentésben az új repülőtér parancsnok igényeit is megfogalmazta, egy Cinke típusú teljesítményvitorlázó gépre, egy kétkormányos, Ifjúság elnevezésű vontatható oktató vitorlázóra, egy Kapa típusú kötélvisszahúzó berendezésre, és egy Zlin Z-381 Fecske motoros repülőgépre, a vitorlázórepülő motoros oktatásának megindítása érdekében. Január utolsó vasárnapján 21 fő kezdővel indított elméleti oktatás végén 12-en tettek sikeres vizsgát, a közép- és felsőfokkal együtt 30 fővel indult a vitorlázó repülő kiképzés. Innentől kezdve folyórsultak az események. Nagyszabású tervekkel kezdődött a forradalom utáni esztendő. A Cinkét '57 őszén, az algyői állományból szentesre telepítette az OK.

Az MRSZOK-nak küldött, március 5-én keltezett 8/1957. sz. levelében javasolja Haas György repülőtér parancsnok Vállai László századost, a repülőklub társadalmi vezetőjét és Pusztai János C vizsgás vitorlázórepülő alapfokú motorosrepülő kiképzésre. A központi engedély viszonylag rövid időn belül, már március 24-én megérkezett, de először a szegediek kiképzése kezdődött meg Algyőn. Vállai Lászlót - katona lévén - időközben más helyőrségbe, más beosztásba helyezték, de

április 28-án még A és B vizsgázott. Május 1-jén már az új társadalmi titkár, Vígh Mihály kezdte meg működését. A motoros kiképzésben új személyre kellett javaslatot tenni. Egy Zlin 381 Fecske típusú repülőgép Szeged és Szentes repülőtérré volt vezényelve, ahol Szabó Miklós oktató irányításával történt az elméleti és a gyakorlati fölkészítés, majd a repülés. Időközben lejárt a Galamb repülési engedélye, és helyette egy Po-2-t kapott a két klub.

Haas György Pajtás típusú repülőgépen tervezte bővíteni a motorosrepülő továbbképzést az utasviteli- és a vontatói szakszolgálati engedély megszerzéséhez, aminek a segítségével oktatónak Vass Jenőt kérte fel. Végül is június 1-jén megkezdte a kiképzést Po-2-en, Szabó Miklóssal Algyőn és Szentesen vegyes lehetőséggel. A motoros kiképzéshez harmadik személy is csatlakozhatott, így új lehetőségként Fenyvesi Sándort javasolta a klub vezetősége, Vállai százados helyébe Vígh Mihály lépett a kiképzendő csoportba. A fölterjesztés alapján a pártbizottsági jóváhagyást követően az országos központ is rámondta az áment a kiképzésben résztvevők személyére. Haas György egyedül volt a gyakorlati képzéshez vizsgázott személy, a vitorlázórepülés oktatásához kérte a szentesi illetőségű, de Algyőn repülő Pap László segédoktatót, hogy vállalja az oktatói vizsgát, és legyen segítségére a kiképzésben. Ekkor kérte meg az utasviteli engedélyt Vígh Mihálynak is, aki a júniusi vizsgán kiválóan megfelelt, és oly sikeresen végezte feladatát, hogy november 4-én már a segédoktatói szakszolgálati engedélyt is megkaphatta. Gönczi Gyula csörlőkezelői képesítést szerzett. Az április 4-e tiszteletére szervezett motoros repülő csillagtúrán a Szentes színeiben induló Vass Jenő a 30 induló közül tizedik lett.

Az '57. május 15-én tartott I. negyedévi beszámoló és vezetőségválasztó közgyűlésen, – melyet az MNRSZ Ideiglenes Intéző Bizottság rendelt el –, díszelnöknek Óze

Lajos századost, a kiegészítő parancsnokság vezetőjét, tagoknak Lengyel Károly Vízműigazgatót, Lovas János városi KISZ-titkárt és Török Antalt MSZMP-megbízottat választotta meg. A klubvezető Vígh Mihály, a kiképzésvezető Haas György, a műszaki vezető Oláh József, a gazdaságvezető Nádor Ferenc - az Eliker Vállalat osztályvezetője -, az oktatásfelelős Pusztai János a tanács pénzügyi előadója, C vizsgás növendék lett.

Ezen a tavaszi alkalmon jelentette be Haas György az augusztus 4-i repülőnap megrendezését. A Szabadságharcos Szövetség megyei és helyi vezetősége - Lengyel Károlyon keresztül - biztosította a repülőklubot, hogy támogassa a repülőnap megszervezését. Mint később látni fogjuk, becsülettel álltak is az adott szavukat.

A forradalom utáni első tavaszi repülő üzemnap '57. március 21-én volt. A központ már egy hónappal korábban engedélyezte a repülést, de az aggregátor cseréje miatt halasztani kellett. Meglepően kevesen jelentek meg, mindössze hatan vettek részt a repülésben. Haas György oktatott, Fenyvesi Sándor csőrölt. Az első négy fölszállást Vállai László klubtitkár kapta. Összesen 15 start volt Komával. A haladóknak ez volt az év eleji kontroll repülése.

Sajnálatosan '57 áprilisában ismét gép-sérülés történt, néhány év után immár másodszor. A szabályosan nyugözött Koma a starthely melletti várakozóhelyen 70%-ban tört. A váratlan irányból a repülőtérré zúduló viharoserejű forgószél alákapott a gép szárnyának, megemelte azt, és farokra állította, aminek egyenes következménye lett, hogy a csőtörzs összeroppan, a szárny a földre zuhant, így az is javíthatatlanul sérült.

Haas György május 16-án az országos központ javaslatára megszervezte a repülésmeteorológia szempontjából oly fontos repülőtéri viharjelző, viharjelentő szolgálatot Pusztai János és Vígh Mihály részvételével. Sorkatonai szolgálatuk két éve alatt mind-

ketten a repülőtéren meteorológiai állomáson teljesítették feladatukat, észlelő-rádiós illetve rádiós-észlelő beosztásban. A klubok közötti versenyben május 16-ig mérve az eredményeket, Szentes a harminckét működő repülőklub között a 15. helyet foglalta el.

Június végére befejeződött a szervezés és július 1-jén kezdte meg működését Budácsón a légi mentőszolgálat. A repülő mentők Super Aero-45-e(i) heti két-három alkalommal megfordultak a szentesi repülőtéren, mert hozták a beteget a megyei kórház sebészetre Bugyi István professzorhoz, illetve szállítottak innen a budapesti kórházak specialistáihoz. (Később L-200 Morava típusú gépekre, illetve Pilátus PC-6 B2 Turbo-Porterre és Jak-12-re cserélődtek a Super Aero-45-ök.) Wittinger Károly és Varga Pál pilóta már akár félálomban is tudta az utat Szentesre. Annyira ismerték már a szentesi repülőteret talajának áldatlan állapotát, hogy úgynevezett QGO-helyzetben is (sárrepülés = felázott, mély talaj), vállalták a leszállást.

Augusztus 1-jéig végetért Szegeden a motoros repülésre bevontak kiképzése és Szabó Miklós oktató Szentesen kezdte meg Fenyvesi Sándor, Pusztai János és Vígh Mihály elméleti fölkészítését. A gyakorlati repülés augusztus 18-án kezdődött és 25-30 felszállás után a növendékek eljutottak az egyedül repülés szintjére. Az is közbeszólt a kiképzés további menetébe, hogy elfogyott az erre a célra biztosított üzemanyag. (Csak széljegyzetként említem, hogy a vitorlázó repüléshez is a szentesi Mezőgazdasági Gépalomástól kaptunk üzemanyagot a csörlőbe és a kötélvisszahúzó berendezésbe. Gyakorta segített a Közúti Gépellátó Vállalat is. Repülő benzinnel sajnos nem rendelkezett egyik segítő sem.) Szabó Miklós oktató nem járult hozzá a szentesi repülőtéren vizsgához. Azt az érvet sem fogadta el, hogy a korábbi években százak tettek sikeres I fokú vizsgát Szentesen, ő akkor is hajthatatlan

maradt és görcsösen ragaszkodott a Szolnoki repülőterhez mint vizsgahelyhez. Ott viszont nem járult hozzá, hogy a vizsga feladat előtt egy-két helyismereti iskolakört repülhessünk, hivatkozva a korábban említett üzemanyaghiányra. Sajnálatosan nem sikerült közös nevezőre jutnunk, így a kiképzett három növendék pártában maradt; nem kaphatta meg az egyedül repülést jelentő szakvizsgai engedélyt. Az igazi okot most már sohasem tudjuk meg, csak sejthetjük, mint eddig is, mert Szabó Miklós néhány éve visszaadta lelkét a teremtőjének. Az egyedülrepülésre fölkészítő oktatás záróakkordjaul Szentes-Mezőtúr-Tiszaöldvár-Szentes útvonalrepülésen vettek részt a növendékek.

Májusban úttörőkből és gimnazista diákokból megalakult a modellező szakkör. Alig néhány hetes munka után a szolnoki modellezőkkel karöltve már a város dolgozóinak tartottak bemutatót a sporttelepen – nagy sikerrel. Részt vettek a megyei körrepülő versenyen is, ahol sok fejlettebb modellezőt és csapatot is megelőzve a második helyen végeztek.

Repülőnap, honvédelmi nap és...

A Repülőklub és a Szabadságharcos Szövetség helyi elnökségéből, Lengyel Károllyal, a Vízmű Vállalat igazgatójának vezetésével már május elején megalakult a városi MRSz Repülőnap Előkészítő Bizottsága. A szentesi tanács és a városi pártbizottság képviselői jelenlétében, heti rendszerességgel egyeztették az elvégzett munkát és a további tennivalókat. Ahol nem boldogultak saját erejükből, ott lépett be a munka előmozdítása érdekében Bujdosó Imre a járási PB Agitációs- és Propaganda Osztályának vezetője. Nehezítette a munkát, hogy a Szabadságharcos Szövetség megyei vezetőségét hidegen hagyta a szentesiek erőfeszítése. Jánoska Gergely megyei elnök – nem tudni mi okból – rangon alulinak

tartotta, hogy az egyeztető megbeszélésekre elküldje a megyei szervezet megbízottját. A Csongrád megyei Hírlap szerkesztősége jelentőségének megfelelően kezelte a helyi kezdeményezést és rendszeresen tájékoztatta a megye lakosságát az előkészületekről, ezzel is reklámot csinálva az időközben országos rangot kapott rendezvénynek. Remek ötletnek bizonyult, hogy a repülőnapig a lap közölte népszerű, a laikusoknak is érthető formában a műrepülő figurák leírását, magyarázatát Mi a műrepülés? címmel. „*Ez a gyönyörű légi játék*”, amely „*nem csupán szórakoztató időtöltés*”, hanem „*sokkal mélyebb értelme van*”, előkészítés arra, hogy a pilóta minden helyzetben föltalálja magát. Azt már én fűzöm hozzá, hogy a katonai repülés, különösen a vadászrepülő képzés nem nélkülözheti a műrepülés ismeretét. (A megye székhelye 1950-től, a tanácsrendszer bevezetésével egy időben Hódmezővásárhelyre került.)

Ahogy közeledett augusztus 4-e, úgy sűrűsödött a napi munkában a repülőnap körüli tennivaló. Előbb az engedélyek megszerzése, később a nyomdai pauszpapír hiánya késleltette (ami a nyomtatáshoz nélkülözhetetlen segédanyag) az egyébként is feszesre tervezett ütemterv végrehajtását. Július 23-a és 26-a között, meghatározott időben, szigorú belügyi felügyelet mellett lehetett Fecskével Kiskunfélegyháza, Csongrád, Martfű, Tiszaföldvár, Kunszentmárton, Orosháza, Fábiansebestyén, Nagymágocs, Derekegyháza, Makó, Hódmezővásárhely, Mindszent, Szegvár térségében röplapot szórni. A röpcédula a következő felhívással kellett a rendezvényt, szólt az érdeklődőkhöz:

MOTOROS, VITORLÁZÓ REPÜLŐNAP

A Magyar Repülő Szövetség rendezésében Szentesen, 1957. augusztus 4-én, 11 órai kezdettel, az ország legkiválóbb sportrepülőinek részvételével. Motoros, vitorlázó egyéni és kötelék műrepülés, bal-

lonvadászat, ejtőernyős ugrás és modellező bemutató.



Repülőnapra a MÁV – megfelelő létszám esetén – különvonatot biztosít.



A megye legjobb modellezői vállalták gumi- és mechanikus motoros, valamint a hőlégsugaras repülőmodelljeik bemutatását. Különösen nagy figyelmet érdemelt Pap János hőlégsugaras, U–controll (körrepülő) modelljének bemutatása. Nem csak a dobhártyát veszélyeztető hangereje, hanem a körpályán futott sebessége is figyelemreméltó, ami jó technikai körülmények között a 180–200 km/óra szintet is elérte.

Szeged nem járult hozzá a röplapszóráshoz, mert időközben az ottani klub is repülőnapot tervezett a szegedi közforgalmi repülőtéren a moszkvai VIT tiszteletére, július 21-ére. A közös Po–2-vel a megye valamennyi számottevő helyiségében szórták a röplapot.

Végre elérkezett augusztus 4-e. Előző nap kora délutánján megérkeztek a bemutató résztvevői. Gulyás Ferenc, a Szövetség repülési osztályvezetője dirigálta a szentesi repülőnapot, amelyen a magyar katonai és sportrepülés adu ászai vettek részt. A nagy napon a reggeli órákban érkezett egy Li–2-s utasszállítógép az ejtőernyősökkel, nem sokkal negyed 11 után Jak–18-on (az újságíró vadászgépnek minősítette) érkezett Rónai Rudolf a Közlekedési Minisztérium Légügyi Főosztályának kormánybiztosa. Reggel 8 órától a város fölött többször is megjelent a Po–2-es egy hatalmas transzparens vonatva maga után, figyelmeztetve a későn ébredőket, hogy nemsoká kezdődik a repülőnap.

A repülőtérré vezető úton egymást érték az autóbuszok, melyek a környező városokból, Hódmezővásárhelyről, Szolnokról és Kiskunfélegyházáról a vasútállomásról az

oda érkező menetrendszerinti és különvontatok utasait szállították a rendezvényre. A MÁV jóvoltából Szentes 100 kilométeres körzetéből 50%-os kedvezményel utazhattak a repülőnap vendégei, nézői. A Móricz Zsigmond Művelődési Ház zenekara 9 órától folyamatos térzenét adott a repülőtéren. A Po-2 az indítás előtti percekben a moszkvai VIT-et üdvözlő transzparensel repült néhány kört a nézők sokasága felett, majd megkezdődött a helyiek programja. A hatalmas dísztribün homlokzatán a „Repülősport a béke szolgálatában” felirat hirdette a szervezők politikai hitvallását. A tíz órakor elhangzott köszöntő beszéd után, melyet Bujdosó Imre mondott a húszezer főre becsült nézősereg előtt, a szegedi modellezők kezdték a programot, amire korábban már utaltam. A helyi repülők közül A vizsga feladatot repült Pusztai János Lepkével, ezt magas starttal B vizsga iskolakör követte Pilissel, melyet Gullay Mihály mutatott be. Komával Vigh Mihály a kétkormányos oktatást prezentálta. A helyiek repülésre indítása csőréléssel történt. A továbbiakban a budapesti pilóták vontatással vagy csak motoros géppel szálltak fel, hogy számot adjanak fölkészültségükről. Tóth József MALÉV-pilóta, a későbbi sportrepülő világbajnok mutatott be egyéni műrepülést Fecskével. Ezt megelőzően volt vitorlázó gépekkel műrepülés, majd a szolnoki ejtőernyősök ugrása következett. Doktor György százados mutatott be 2000 méterről késleltetett ugrást a csoportos bemutatók végén. A csoportok 600 és 800 méteres bekötött ugrását honorálta óriási tapssal a nagydemű. Ezt követte a Fecske kötelékrepülése, majd a csoportos műrepülése. A három Fecske pilótája Gyulai Andor repülő százados, berepülő pilóta, Pálóczi Ferenc és a már említett Tóth József volt.

Ezt követte a ballonvadászat, amikor a hidrogénnel töltött, aránylag nagy méretű, a földről ütemesen fölengedett piros lufikat

az azokra rácsapó pilóták a légsavarral, vagy a szárnyal érintve igyekeztek kipukkasztani. Alig akadt egy-két léggömb, amelynek sikerült megszöknie. A ballonok nem könnyen adják meg magukat, volt olyan eset is, amikor egy lufira többször és több gép is rácsapott egymást követve, amikor sikerült azt elpukkantani, „légigyőzelmet aratni”. A léggömbvadászatnak szigorú szabályai vannak, ennek ellenére néha történtek balesetek. Ez ismétlődött meg a szentesi repülőnapon is. A legjelesebb pilóták egyike, Gyulai Andor alulról támatta a léggömböt. Ez csaknem két ember életét követelő katasztrófába torkollott. Tóth József csapott le először, de elszalasztotta a ballont. Pálóczi következett a sorban, magasabb pozícióból indult a léggömbre. Sebességet gyűjtött és emelkedés közben alulról támatta a lufit, amikor Gyulai leszújkítva a kört, egy bal hátsó, alsó helyzetből teljes gázzal emelkedve a Pálóczi gépe elé vágott a Fecskével. Az ütközést nem lehetett elkerülni. Pálóczi nem láthatta a Gyulai gépét. A szabályosan haladó Fecske légsavarja valóságban ledarálta a szabálytalanul eléje forduló gép függőleges és vízszintes vezérsíkját. A Fecske kormányozhatatlanná vált, és mint egy kődarab csapódott a földre. Ezt a zuhanást nem lehetett túlélni. Gyulai Andort Esztergomban kísérték utolsó útjára. A 100–150 méteren történt ütközésnél a vétlen pilóta gépének légsavarjából darabok szakadtak ki, ami miatt kiegyensúlyozatlanná vált, és oly erősen rázta a motort, amitől az leszakadt a tartó bakjáról. A vétlen gép is kormányozhatatlanná lett. Pálóczi a még emelkedő gépből ki akart ugrani, de a vezető ülés felőli kabintető nem nyílt. Át kellett csúszni a mellette lévő ülésbe, onnan a szárnyra, onnan rugaszkodott el, de olyan alacsonyan, hogy éppen a föld felett lobbant ki a mentőernyője. Az általa vezetett Fecske a lődomb tövében semmisült meg. A döbbenet pillanatában halálos csend ült a nézőtérre, majd percekkel később megindult a helybe-

liek hazaszivárgása. Nem telt el egy óra idő sem, amikorra kiürült a repülőtér nézőtere.

A ballonvadászatot utasrepültetés követte volna. A lapok arról tesznek említést, hogy ez a műsorszám sem maradt el, de az illetékeseket kérdezve annak megtörténte senki nem emlékszik. A szabályzat értelmében a személyi sérüléssel járó balesetet követően fel kell függeszteni a további repülést, melyet csak a balesetvizsgáló bizottság jelentése után oldhat fel a repülőtér munkáját felügyelő hatóság.

Bármily szomorú események történnek, az élet feltartóztatlanul megy tovább. Augusztus 16-a és 31-e között az algyőiekkel közös teljesítmény tábor volt Szentesen, melyen 5 fő ejtóernyős is részt vett. A vezető Haas György volt, aki a vontató pilóta feladatát is ellátta. Szabó Miklós motoros oktató alkalmanként kíségetett a táborig repülésben. Műszaki feladatokat Maszlag József motorszerelő és Oláh József szentesi hangármester látta el. Pezsgett az élet a táborban. Mindjárt a kezdet kezdetén A és B vizsgázott Gerecz Elemér. Céltávot repült Vígh Mihály Püspökladányba, Risnyovszky Károly Kistűszállásra, Gönczi Gyula Túrkevére, Vicsai István Szolnokra, Pusztai János Békéscsabára, Szabó Miklósnak csak Kondorosig sikerült eljutni. Gullay Mihály és Fenyvesi Sándor magassági feladatokat repültek. A szegedi klubból részt vett még Tombác Jenő, Tornyai József, Molnár Géza, Bartos Tibor. A két hét alatt 110 főlzállással 80 órát töltöttek a levegőben gép és személyi sérülés nélkül.

A szeptemberi jelentés szerint a klub taglétszáma 33 fő, ebből rendes tag 29, pártoló tag 4 fő. Vitorlázórepülő 29 fő, ebből a létszámból még motoroson is repülnek négyen. Vizsga szerint hárman D vizsgások, hatan C, tizen B vizsgások, 10-en kezdő vitorlázórepülők. Iskolai végzettség szerint érettségiztek 11-en és most végzi a középiskolát 9 fő. Az év végére 9 főre az A,

6 főre a B, 4 főre a C és 6 főre emelkedett a D vizsgások száma. Az év során 1979 főlzállással 230 órát repültek a klub tagjai. A repülőnap bevétele 56 308 forint volt. A rendezéssel járó költségek levonása utáni tiszta maradvány meghaladta a 30000 forintot. A teljesítményrepülések alapján mérve a szentesiek repülését, a 21. helyet szerezték meg a 34 klub alkotta országos mezőnyben. Ez az év a magyar magassági rekordok éve is volt. A gyöngyösi hullám-vitorlázó táborban a korábbi magassági rekordok egymás után dőttek meg. A nem is oly régen még szentesi oktatók közül előbb Mester László, majd másnap Lipták Lajos repült abszolút és relatív magassági rekordot. Lipták Lajos december 2-án 7253 méteres abszolút- és az ebből mérhető 6659 méteres relatív magassággal megdöntötte az addigi magyar magassági rekordot.

Haas György szeptemberben és októberben is levélben kérte a Szövetségtől az állami tulajdonú, de városi kezelésű repülőtér talajának javítására a pénzt, mert a város nem vállalta annak költségeit. A parancsnoki épület és a hangár is sürgős javításra szorult. A közelmúltban 10 000 forintot fordítottak a főépület tatarozására, de a szükséges munkák közül sok elmaradt. Haas György javasolta a terület kisajátítását, de az Országos Vezetőség nem intézkedik. Ezért vagy más okból Haas György visszaadta a parancsnoki kinevezést a megbízójának a központnak, és 1957. november 2-án leltár szerint a repülőteret a Szolnokról érkezett Batta Sándornak adta át. Az új repülőtérparancsnok kinevezése november 16-án lépett életbe.

Az is az '57-es esztendő krónikájához tartozik, hogy Pap László D vizsgás pilóta, a szegedi tanárképző főiskola adjunktusa néhány klubtársa segítségével – helyi, megfigyelő mérések alapján – elkészítette „A termik keletkezése és adatok a termikus feláramláshoz” című tanulmányát, amely egyfajta termik térképet adott a leválások



A BAROKK CSIPKÉRE EMLÉKEZTETŐ ERZSÉBET TÉR A VÁROS- ÉS A MEGYEHÁZÁVAL, A KOSSUTH TÉR A REFORMÁTUS NAGYTEPLOMMAL AZ '50-ES ÉVEK VÉGÉN. PAP L. ARCHÍVUMÁBÓL

hely-színének és gyakoriságának leírásával és az időjárás helyzethez viszonyításával.

Október hatodikán, vasárnap volt a járási-városi munkásör zászlóalj névadó és zászlóavató ünnepsége. Az ünnepi beszédet Kállai Gyula művelődési miniszter az MSZMP KV titkára mondta. Ünnepi beszéde után kezdődött a munkásör századok díszelgése a csapatzászló előtt. Az elvonuló egységek a városháza felől indultak és haladtak az evangélikus templom irányába. Ekkor három motoros repülőgép, három Fecske érkezett a Kurca irányából, alacsony repülésben és

virágszőnyeggel borítotva be a felvonuló egységek útját. Az egyik gép pilótája olyan alacsonyra ereszkedett le, hogy kiforduláskor majdnem lesodorta a görögkeleti templom tornyáról a kettős keresztet.

Néhány nappal később szokatlan hang verte fel a kisvárosi este csendjét. Október 10-én este nyolc óra előtt tíz perccel délkeleti irányból érkezve egy hatalmas méretű helikopter, egy valószínűleg „repülő vagon” szelte át sejtelmes suhogó motorzajával a város légtérét. Piros és fehér helyzetlámpái oly erősek voltak, hogy jól látszottak a forgó rotorok. A földszintes házak felett, 20–30 méter magasan áthúzó helikopter valószínűleg a szovjet hadsereg gépe lehetett. Északnyugati irányban hagyta el a várost.

Minden túlzás nélkül, már itt az elején kijelenthetem, hogy a szentesi repülés a '45 utáni szakaszában

Batta Sándor parancsnoksága alatt, '58-ban érkezett el az újabb fénykorába. Ehhez az is hozzájárult, hogy a jól szervezett vezetés olyan személyi háttérre épült, amely képes volt a magasabb követelményeket teljesíteni.

A kiképzés minőségjavítása szempontjából fontos volt olyan kétkormányos gép igénylése is, amely a vontatás követelményeinek megfelel. A központ nem tudta a kívánt típust biztosítani. Batta Sándor – a szolnoki repülőtérről történt előzetes egyeztetés után – kérte a Műszaki Osztálytól a HA-5177 lajstromjelű Ifjúság Szentesre helyezését.

Makó közismerten nem tartozott a repülésbarát városok közé. A sportrepülés életre hívása érdekében a szegedi DAC többszöri kísérlete éppenúgy kudarcot vallott, mint a v. Bogyay Kamillóé. Ezek ismeretében meglepő volt a hír, miszerint a szentesi repülőkhöz meghívást kaptak egy makói bemutatóra. A szemlebiztonság egy Maros-parti rétet talált alkalmasnak a felkínált lehetőségek közül, csak hogy ennek az volt a szépséghibája, hogy a folyó bal partja már Romániához tartozott. Északi szél esetén csak a román légerő érintve lehetett volna biztonságosan leszállni. Ez pedig csak akkor vált volna lehetségessé, ha az akkori román kormány nem csak frázisaiban lett volna baráti. Hogy mégsem valósulhatott meg a kezdeményezés – tapasztalati tényezőkre épülve –, a Makó Városi KISz Bizottság kérelmét a BM már nem továbbította a Külügyminisztériumnak.

Június 15-én két nagyon kedves vendég érkezett a repülőtérré. Massányi Sándor és Schlett László a szentesi cserkészrepülés jeles oktatói tettek baráti látogatást a repülő üzemnapon. Batta Sándor repülőterparancsnok egy Ifjúság főszállással és együltre repüléssel tisztelte meg a „hazalátogatókat”.

A szentesi repülés híre a kunszentmártoniak körében nem volt ismeretlen. A község fiataljai közül a korábbi években többen is repültek városunkban. A kunszentmártoni KISZ Bizottságtól repülő bemutatóra érkezett fölkérés a szentesi repülő klubhoz. Az eseményre '58. július 13-án került sor. Kétezer néző előtt csörlésből

volt termikrepülés Pilissel, majd ugyanezzel a géppel dugóhúzó bemutató. Po-2-el Batta Sándor vontatott, a Szolnokról Szentesre helyezett Ifjúság is repült. A bemutató repülés után a kezdők üzemnapjával zárult a kunszentmártoni kirándulás. Fecskével Vinczy Károly algyői parancsnok repült, és addig, amíg Batta Sándor a levegőben tartózkodott, ő volt a repülésvezető. A repülőnap után megalakult a kunszentmártoni repülő csoport. Az illetékes szolnoki repülőklub hozzájárult ahhoz, hogy a kunszentmártoni csoport szervezettel is Szenteshez tartozzon. Az itt szerveződött csoportnak 18 tagja volt, közülük 17-en jelentek meg és feleltek meg az elméleti vizsgán - jelenti az Országos Vezetőségnek a szentesi klub.

A hús fővel, augusztus 4-e és 17-e között megrendezett nyári repülőtábor



EMBERFORMÁRA EMLÉKEZTETŐ, TITOKZATOS ALAKZATOK A NAGYTŐKEI HATÁRRÉSZBEN. NAGYTŐKEI NASCA-VONALAK? HA NEM AZ UFONAUTÁK KÖVETÉK EL, AKKOR MI EZ, KI ALKOTTA? TALÁN EGY TRÉFÁS KEDVŰ IFJÚ RAJZOLTA LÁBAIVAL A FRISSEN HENGERELT ŐSZI SZÁNTÁSBA? PAP LÁSZLÓ FÖLVÉTELE 1957



VALAMI RETTENETES, HAJMERESZTŐ DOLOG TÖRTÉNHESETT A FŐLSZÁLLÓ MEZŐBEN, HA A PARANCSNOK OTTHAGYTA AZ INDÍTÁSRA VÁRÓ PILÓTÁT ÉS AGGODALMASAN A FEJÉHEZ KAPOTT. GULLAY-ARCHIVUM 1959

teljesítményrepülőknél és kezdőknek is nagyszerű eredményt hozott. Valamennyi növendék a soros vizsga közelébe került, vagy egy fokozattal előbbre is lépett. A pilóták ontották a magassági és útvonal teljesítményeket. Pap László és Gullay Mihály több 2000 méter fölötti magasságot repült. Együttesen a magassági repülések száma meghaladta a 16-t, öt időtartam (5 órán túli) és 3 esetben volt háromszög-pályán végrehajtott távrepülés. Batta Sándor repülésvezetésével és vontatásával, Vígh Mihály segédoktató és Pap László oktató. Oláh József hangármester biztosította a műszaki háttérrel, Pusztai János csőrlött és nem utolsó sorban Becsák János nevelési felelős munkájával teljesedett ki a táborvezetés.

A sikeres táborban összekovácsolódott csoport szeptember 21-én Járasi Honvédelmi Napot rendezett gazdag repülő programmal. Itt volt a budaörsi repülőtér parancsnoka Pál Zoltán, aki műrepült és vontatott valamint Tóth József, a későbbi műrepülő világbajnok. Időközben Szentesen is egyre többen mutattak érdeklődést az ejtőernyőzés iránt. Az éledező ejtőernyős kedv ébrentartására a szolnoki csoport vezetője, Dugonics Pál irányításával Kiss Lajos Po-2-ből előbb

bekötött, később zuhanó ugrásával színezte a bemutatót. Cinkével Gullay Mihály vontatásból dugóhúzó bemutatót tartott, a termikrepülés szépségét Pusztai János tárta az érdeklődők elé. Pap László csőrlésből Komával, Vígh Mihály Ifjúsággal repült vontatásban. A modellezők is rendkívül színvonalas bemutatót tartottak. Tekintettel arra, hogy a rendezvény nem volt belépődíjas, csak becsülni lehetett az érdeklődő nézők számát. Hozzáértők

2-3000 főre tették azokat, akik jelenlétükkel megtisztelték a honvédelmi napot. A Csongrád megyei Hírlap 6000 nézőt említ, finoman szólva is nem csekély költői túlzással. Mivel a honvédelmi napot nem előzte meg céltudatos sajtó-, vagy szórólapos reklámkampány, így a szakértő becsülte látogatók száma is igen tisztas eredménynek számított. (A bemutató előtt három nappal korábban jelent meg egy rövid hír a leendő honvédelmi napokról. A többes számot az indokolja, hogy ugyanakkor Makón is szervezett hasonló rendezvényt a megyei és járási MHS elnökség.)

A taglétszám ugrásszerűen megemelkedett, az év októberére elérte a 64 főt. Szentesről, Hódmezővásárhelyről, Csongrádról, Kunszentmártonból és Kiskunfélegyházáról is jelentkeztek néhányan, de innen egyre kevesebben, mert a repülőterük építése a befejezéshez közeledett. Nagy valószínűséggel az évközi rendezvények, bemutatók hatására 40 fő jelentkezett repülést tanulni. A törzstagok közül 3 A, 6 B, 10 C és 5 D vizsgás növendéke, pilótája volt a klubnak. A november 11-i vezetőségi ülés jegyzőkönyve alapján Vígh Mihály klubvezető, Batta Sándor kiképzésvezető, Török Loránt gazdaságvezető, Becsák János

nevelési-, Pusztai János oktatási és művelődési felelős alkotta a klub vezérkarát. A repülőtér gépállománya 1 Koma, 1 Ifjúság, 2 Lepke, 1 Vöcsök, 2 Szellő, 1 Pilis, 1 Június 18 és 1 Cinke típusú gépből tevődött össze. Az eddigi legmagasabb teljesítési szintjét az '58-as esztendőben érte el a klub. 2138 felszállással 357 óra repült idővel, 65 magassági, 10 időtartam és 3 céltávval, illetve 3 háromszög-repüléssel² zárult az esztendő. Ebből csak Pap László oktató 10 ezer méter és 6 kétezer méter feletti tiszta magasságot, 2 ötórán túli időtartamot és 6 háromszög-repülést teljesített, amiből az értékelő hatóság csak hármát ismert el. Nem volt szállítókosci, a vontatógép is egyre nehezebben állt rendelkezésre, így csak a visszatérő távrepüléseket volt célszerű szorgalmazni. Az év során két ezüstkoszorús teljesítményű pilótával, Gullay Mihállyal és Pusztai Jánossal gyarapodott a klub. Ezzel az éves produktummal az ország 41 repülőklubja közül, egyre javuló formával, a korábbi középmezőny alsó harmadából a

13. helyre tudta magát feltornászni a szentesi együttes. Az igazán nagy ugrás az volt, hogy több budapesti klubot is megelőzve a vidéki klubok közül Szentes dobogós helyezést ért el, az előkelő harmadik helyet tudta megszerezni!

A modellezők sajnálatosan nem éltek a biztosított lehetőséggel. Nem volt közös építőműhely, mindenki a lakásán készítette (volna) a gépeket. Novemberben levélben értesítette a klubot Borus János megyei modellező előadó, „ha nem végeznek” a kör tagjai „érdemi munkát, megvonja” tőlük a további támogatást. Ez a valóság színe, de ennek a fonákjáról informálta olvasóit a Csongrád megyei Hírlap 1958. június 11-i számában. A toborzónak szánt közléshez nyilvánvalóan hiteltelen információt kapott a hírszerkesztő. Ami az írásban hiteles, az a klub vezetőségének csupán ötletszintű szándékára utalt: a következő esztendőre a járás községségeibe tervezett repülőmodellező roadshow vonatkozott.



A SZENTESRE IGYEKVŐ SZENTESRE IGYEKVŐ PILÓTÁK MÁR MESSZIRŐL LÁTHATJÁK A JELLEGZETES TISZA-KANYART, AMIRŐL BIZTOSAN TUDNI, HOGY NÉHÁNY PILLANAT UTÁN A REPÜLŐTÉR IS FELTŰNIK A MESSZESÉGBŐL. PAP LÁSZLÓ-ARCHIVUM



... És amire senki nem számíthatott. A finálé (?)

A klub tagsága óriási reménységgel kezdte az 1959-es esztendőt, bár az év indulásával (szinte) egyidőben csökkent radikális mértékben az MHS állami támogatása, ennek megfelelően a repülés is. Ugyanakkor megnőtt a repülőtér forgalma. A korábban csak mentőszolgálati repülőket mellé csatlakoztak a repülőgépes növényvédelem trágázóvá alakított Po-2-esei és An-2-esei is. A „kukacbombázók” – ma már nem tudni, hogy a szakmai szellemesség, vagy a köznyelvi lelemény ragasztotta rájuk ezt a nevet – már ’58-tól mind gyakrabban vették igénybe a szentesi repülőtér. A repülés eme új ágának nagy és rendszeres megrendelői voltak

a környék erős termelőszövetkezetei és a Pankotai Állami Gazdaság. Nem volt ritka eset, amikor három gép is tanyázott a szentesi repülőtér Császár Károly, Balikó György (Möszió), Szigeti György, Ménesi László és a szentesi Vass Jenő.

A kiskunfélegyháziak és néhányan a csongrádiak közül is az új repülőtérre pártoltak át. A klub taglétszáma ezzel, és a kezdő tanfolyam orvosi és elméleti vizsgáját követően 40 főre apadt, közöttük négy leánynyal. Szentesen felsőfokú elméleti vizsgát tett 7 fő, a középfokot 11-en fejezték be sikeresen és 14 kezdő tett eredményes alapfokú elméleti vizsgát, ennek a csoportnak is egy része átment az ejtőernyősök táborába Ruzska Miklós vezetésével.

Duci bácsinak alias Oláh Józsefnek elérkezett a nyugdíjazási ideje. Nem kívánt tovább szolgálni. Utódjául a szentesi származású Horváth Gergely hangármester pályázatát fogadta el az Országos Központ,



A REGGELI ELIGAZÍTÁS ELŐTTI PILLANATOK. A GÉPEK ÉS AZ AGGREGÁTOR MŰSZAKI ELLENŐRZÉSE KÖZBEN. PAP LÁSZLÓ-ARCHIVUM, 1958

felesége pedig megbízást kapott a repülőtér gondnoki feladatára. Szentesen már és még nem volt lakásuk, így a repülőtéren kellett kialakítani számukra az ideiglenes családi otthont. Munkába lépésük április 1-jével kezdődött. Az átadás-átvétel időszakában az Országos Központ nagy pénzügyi és szakmai revíziót tartott Szentesen, ami a repülőtéri és klubvezetők dicséretével zárult.

Az 1959. év május 20-án az alábbi levelet küldte Batta Sándor kiképzésvezető az MHS Ejtőernyős Alosztályának: „A szentesi repülő klubban az ejtőernyős kör 29 fővel (25 fiú és 4 leány) megkezdte működését. Foglalkozások helye a Horváth Mihály Gimnázium tornaterme. Egy db 49 mintájú ejtőernyőt, hajtogatás céljából, kérünk megküldeni.” Dugonics Pál és Bayer Lajos szolnokai oktató volt. Az első ugrásuk a szentesi repülőtéren 1959. szeptember 9-én 13 óra körül történt. Az ugrásokat An-2-ből hajtották végre. Kiemelkedő ejtőernyős munkát végzett Ruzska Miklós, Csányi Antal, Lengyel István és Toóth Iona. A szentesi repülő klub és repülőtér felszámolását követően Kiskunfélegyházán és Szolnokon folytatták az ejtőernyőzést. Lengyel István tiszti iskolára került, ahol vadászpilótaként végzett és szolgált nyugdíjazásáig.

Vígh Mihály egyre nehezebben tudta a klubvezetői feladatkört ellátni a napi munka és az oktatás mellett. Kérte a vezetőséget, hogy a tiszteletdíjas klubvezetői feladat alól mentse fel. A helyi politikai irányítás Török István fogtechnikust, az MSZMP I. kerületi szervezetének társadalmi titkárát, repülő növendéket javasolta a klub vezetőjének. Az új titkár május elején vette át az irányítást. Az első fölmérő statisztikája szerint a május 29-i állapotnak megfelelően a klub taglétszáma 62 fő, közöttük 5 nő. Származás szerint munkás: 29 fő, paraszt: 20 fő, értelmiségi: 5 fő, alkalmazott: 7 fő, egyéb: 1 fő. Párttag 3 fő volt, KISZ tagok 34-en voltak. Tartalékos tiszttal összesen 2 fő volt a tagok között.

Az augusztus 3-tól 16-ig tervezett nyári tábor előtt már tíz magassági repülés (1000 méter fölötti), két céltáv és egy időtartam repülés történt. A kezdők közül is néhányan eljutottak az A vizsgáig. Élt a remény az éves feladatterv alkotóiiban, hogy ez az év még gazdagabb eredményeket terem, megdőlhetnek az előző, az '58-as esztendő teljesítmény mennyiségi csúcsai. ... És ekkor történt, amire senki nem számított. A június 25-én leszállni készülő HA-4152 lajstromjelű Cinke farokcsúszója oly erősen érintette az úton közlekedő, a kerékpár kormányára ráhajló 18 éves Pallagi Margit tarkóját, hogy az sérülésébe a helyszínen belehalt. A leszálló gépet látva a többi, a szelevényi úton közlekedő kerékpáros – közöttük az áldozat keresztanyja is, – és gyalogos, meg is álltak, de az áldozatul esett ifjú leány, a többiek intelme ellenére is tovább folytatta az útját. A 70 kilométeres sebességű gép farokcsúszója, bár elsiklóan érintette Pallagi Margit tarkóját, az ütés mégis halálos mértékű volt. Batta Sándor repülőtérparancsnok, a balesetet okozó gép pilótája a szegedi Járási Bíróság Közlekedési Tanácsa – a szentesi városháza nagytermében lefolytatott tárgyaláson – bűnösnek találta a közlekedés rendjét veszélyeztető büntettségben és a B.1839/1959.sz. ítéletével a balesetet „szándékos emberölés”-nek minősítette és 10 év börtönben letöltendő büntetéssel sújtotta. Mellékbüntetésként 10 évre eltiltotta a közútyek gyakorlásától és valamennyi (szárazföldi és légi) jármű vezetésétől. A suttogó politika már a tárgyalás megkezdése előtt tudni vélte, a politikai vezetés visszaretentő erőt remél a bíróságtól, ezért szigorú ítéletről beszélt, mert a büntetéssel példát akart statuáltatni a „felelőtlenül ijesztgető járművezetőknek”. Az ítéletet követő, a börtönben töltött három és fél év után, többszöri perújrafelvételt követően bebizonyosodott Batta Sándor ártatlansága. Szabadlábra helyezésével egy időben visszakapta jogosítványát és repülő szakszolgálati

engedélyét. A teljességhez hozzátartozik, hogy Batta Sándor találkozott Pallagi Margit édesapjával, aki biztosította róla, hogy tudja, lánya haláláról nem tehet, és kézfogással pecsételte meg, hitelesítette szavait.

Batta Sándor letartóztatása után nem volt a városban repülésvezető. A közlekedésrendészet sem engedélyezte mindaddig a repülést, amíg a repülőtér mindkét végén, a szelevényi út szélén el nem helyeztette a klub (?) az alacsony repülés lehetőségére figyelmeztető táblát.³ A tábla kihelyezését követően még két alkalommal repült a klub a szentesi repülőtéren Vinczy Károly és Tornyai József vezetésével. A repülőtér bal-esetveszélyes voltára utalva az MHS megvonta a támogatást. Megszűnt a szentesi sportrepülés, csakhogy a halálos baleset nem oka volt, hanem alkalmat adott, hivatkozási lehetőséget a repülőtér felszámolására, leltárának indokolásához. A valóságos ok a már korábban említett állami költségvetési támogatás jelentős összegű csökkentése volt. Ugyanakkor tizenkét repülőtér megszüntetésére is sor került. A repülőklub is felszámolódott. Algyőre szállították az irat- és könyvtárat, az eszközöket, a berendezést. A tagság egy része Algyőre, néhányan Kiskunfélegyházára és Nyárlőrincre jártak át repülni Mester Lászlóhoz.

...De a parázs, a repülés varázsa a hamu alatt is tovább izzott. A szentesi repülés második, a '45 utáni nagy korszaka 1959 végével lezárult. Az élet ennyi szabadságot engedett az akkori generációnak. A tagság szárnyaszegett lett, de nem földhözragadt. Az „öregek”, ki-ki lehetősége és tehetsége szerint kereste a szentesi repülés visszaállításának valamilyen ágazatát. Héراكleitosz bölcselétéből – bő kétezer éve – tudnivaló: "Minden nap megszűnik valami, amiért az ember szomorkodik, de mindig születik valami, amiért érdemes élni és küzdeni." Tizenegy évi hánykódás után, az újraélés reménye – hivatalosan – 1980. március 16-án

ismét partot ért. Ekkor alakult meg a Tiszti Klubban a Repülés Baráti Kör és az országban harmadikként a sárkány repülőklub, Batta Sándor szervezői közreműködésével. De ez már egy újabb história.

IRODALOM

CSANÁDI-NAGYVÁRADY-WINKLER: *A magyar repülés története*. 2. bőv. kiad. Budapest, 1977, Műszaki Könyvkiadó.

FOLYÓIRATOK, PERIODIKÁK

Csongrád megyei Hírlap, 1957. 05. 10., 07. 07., 07. 16., 07. 19., 07. 27., 07. 30., 08. 03., 08. 06., 08. 09., 09. 18., 10. 01., 10. 12.
Repülés, 1949. 4., 1957. 3., 5., 6., 7., 1958. 3., 5., 8., 10., 1959. 3., 1960. 2., sz.
Repülés-Ejtőernyőzés: 1984. 2. sz.

LEVÉLTÁRI ANYAG

Csongrád Megyei Levéltár Szentési Levéltára
Szentési repülőtér és repülőklub iratai.

- 6/1957. febr. 2. Jelentés a Szentési repülőklub és repülőtér helyzetéről.
- 14/1957. márc. 25. Repülőbemutató terve.
- Szn. Magyar Nemzeti Repülő Szövetségtől 1957. febr. 14-én küldött Működési engedély és jóváhagyott alapszabályzat.
- 16/1957. márc. 8. Sportengedély kérése.
- Szn. 1957. ápr. 15. – Motoros repülő kiképzés engedélyezése.
- Szn. 1957. máj. 09. Motoros rep. kiképzés tbn.
- Vezetőségválasztó beszámoló közgyűlés jkv.-e. 1957. május. 15-e.
- 21/1957. május 16. – Viharjelző szolgálat.
- 24/1957. június 4.-én és 29/1957. júl. 20. Röpcédula szórás engedély kérése. Röplap szövege.
- MRSz. Bp., 14/1957. febr. 20. Intézkedés a vitorlázórepülő üzemek megkezdésére.
- 27/1957. július 6. Szegedi modellezők fölkérése a repülőnapra.

– Szn. 1957. szept. 13. MHS Rep. Klub havi állapot jelentése.

– 40/1957. november 2. Parancsnoki átadás-átvételi jegyzőkönyv.

– szn. 1958. jún. 25. A kunszentmártoni repülőbemutató műsora.

– 11/10/254/1958. jún. 17. Kunszentmártoni repülőbemutató engedélyezése.

– 11/10/349/1958. július 7. Kunszentmártoni bemutató ballonvadászat és műrepülés engedélyezése.

– 32-33/1957. aug. 11. és szept. 2. Tábori jelentés.

– Szn. Tagnévsor 1958. május 3-a és október 4-e között.

– Szn. Honvédelmi nap 1958. szept. 11., Szentes.

– Szn. 1958. nov. 6. Borús János panasza a modellező kör miatt.

– Szn. 1959. január. Repülőterparancsnoki beszámoló 1958. évről.

– Szentesi repülőter napi repülésjelentések, 1957. évi könyv.

– 27/1/52/1959. január 14. Szolnoki Repülőklub elnökségének hozzájárulása a Kunszentmártoni rep. csoport Szenteshez tartozásáról.

– Szn. 1959. június 29. Ejtőernyős szakosztály létszám jelentése.

– Rendkívüli vezetőségi ülés jegyzőkönyve 1959. jún. 29. Víg Mihály soronkívüli oktatói és

repülésvezetői vizsgájának megkérése.

– 11/10/409/59. aug. 27. Ugrási engedély az MHS Szentesi Repülőklub ejtőernyős csoportjának.

Szeged Fekete Ház Múzeum – Algyői repülőter iratai

– Helyközi motoros repülések naplója. 1957-1959.

JEGYZETEK

¹ Badacsonyi Bélának is több repülőter megüresedett parancsnoki státuszát kínálta fel a Magyar Nemzeti Repülő Szövetség, Ő, Békéscsabát választotta.

² A 58 km-s háromszög-útvonal volt kedvező szélirány esetén a Szentes-Fábánsebestyén-Kunszentmárton és Szentes, illetve 101 km-en Szentes-Orosháza-Szarvas-Szentes háromszög-repülése volt a sláger. A nyilvántartottnál sokkal több távrepülés történt, de a fordulópontokról készített fölvételek nem minden esetben voltak értékelhetőek.

³ Ez a közúti jelzés korábban is létezett a KRESZ-ben! Kérdés, kinek volt joga és mely hatósági szervezetnek volt a kötelessége közúti jelzőtáblákat kihelyezni?)

A ZÉKÁNY-MÁTHÉ KIADÓ AJÁNLATA KIADVÁNYAIBÓL:



JÁN MÁTHÉ ZOLTÁN MÁTHÉ ZOLTÁN
NTELEK ISTVÁNTELEK IS

Két gimnáziumi magyartanár arra vállalkozott, hogy az idén bevezetendő kétszintű érettségi vizsga magyar emelt szintű írásbeli változatához egy kalauzt készítsék. Az érettségi vizsga dzsungelében való eligazodás tanárnak, diáknak egyaránt embert próbáló feladat. A hiánypótló kötet ehhez nyújt segítséget. A kiadványban a vizsga minden részéhez (nyelvi-műveltségi feladatok, műértelmezés, érvelő szöveg fogalmazása) 20-20-20 feladatsort találunk, természetesen megoldókulccsal.

Zékány-Máthé Kiadó. 2800 Tatabánya, Vadász utca

