

A magyar repülősport, azon belül a motoros műrepülés története a kezdetektől a rendszerváltásig

The history of Hungarian aviation, specifically motor aerobatics,
from the beginnings to the change of regime

Várhegyi Ferenc

Magyar Testnevelési és Sporttudományi Egyetem, Budapest

E-mail: varhegyi.ferenc@tf.hu

Összefoglaló

A technikai sportágak közül a repülősport, tágabb értelemben pedig a repülés áll talán a legközelebb a harcászathoz, a hadi tevékenységekhez. Magyarország a gazdasági, katonai helyzeténél fogva, valamint a két vesztes világháború következményei és az így kialakult politikai, társadalmi állapotai miatt az aviatikában a huszadik század során végig lényegében hátrányban volt a fejlett nyugati országokhoz, de sokszor még a szocialista országokhoz képest is. A repülősport legfontosabb bázisát – vélhetően katonai és anyagi okok miatt – a legtöbb országhoz hasonlóan nálunk is alapvetően a ballonsport és a vitorlázórepülés jelentette. A nehézségek ellenére hazánkban is kifejlődött a modellezősport, az ejtőernyőzés, a sárkányrepülés, és a fő tárgyalt téma, a motoros műrepülés is. Mindez annak ellenére alakult így, hogy a világháborúkat követően kétszer is szétzúzták a magyar repülést, békeidőben pedig csak időnként támogatták jelentőségéhez méltóan.

Kulcsszavak: repülősport, repülőnapok, budaörsi műrepülő világbajnokság, repülőgépgyártás

Abstract

Among technical sports, aviation, or in a broader sense, flying airplanes, is perhaps the

closest to combat tactics and military activities. Due to its economic and military situation, as well as the consequences of the two lost world wars, and the political and social conditions that they resulted, Hungary was essentially at a disadvantage in aviation throughout the twentieth century compared to developed Western countries, and often even compared to socialist countries. Like in the case of most countries, the most important base of aviation – presumably due to military and financial reasons – was basically ballooning and gliding. Despite the difficulties, modelling sport, parachuting, hang-gliding, and our most discussed topic, motorized aerobatics has also developed in our country. All of this happened despite the fact that Hungarian aviation was crushed twice after the world wars, and during peacetime, it was only occasionally supported in a manner worthy of its importance.

Keywords: aviation, flying days, Budaörs World Aerobatics Championship, aircraft production

Bevezetés

Régi adóssága a magyar sportnak, hogy nem kezeli helyén a technikai sportágakat, nem ismeri fel ezeknek a fontosságát, a háttérparra, a műszaki- és sporttudományokra, a gazdaságra és a közönségszórakoztatásra gyakorolt hatását,

valamint a harcászati képességekkel összefüggésbe hozható jelentőségét. A motorkerékpársport első évtizedeivel foglalkozó, a lap 2024/4. számában megjelent cikkben már szó esett róla, hogy a magyar kormány 2020-ban létrehozta a HUMDA-t (Hungarian Motorsport Development Agency), amelynek a nevéből adódóan a magyar autó- és motorkerékpársport állami szintű fejlesztése az egyik feladata. Ez komoly előrelépés. A szervezet programjában ugyan nem szerepel a repülősport, de talán ez a cikk segít rávilágítani ennek a területnek is a fontosságára.



Anyag és módszerek

A tanulmány tartalomelemzésre épül, a korabeli szaksajtó és a későbbiekben megjelent könyv alapján készült.

Eredmények és megbeszélés

A kezdetek 1883-1913 között

A tizenkilencedik század végén és a huszadik század elején a repülősport Magyarországon is egyet jelentett a ballonsporttal, illetve a léghajózással. Az első ballonrepülést *Silberer Viktor* és *Pálmay Ilka* hajtotta végre 1883-ban. 1896-ban *Godard* bemutatója és egy rögzített ballon a millenniumi kiállításon keltett feltűnést. 1897-ben *Schwarz Dávid* merev szárnyú léghajót épített, amely a Zeppelin őseinek tekinthető. Az 1902-1909 között működő Magyar Aero Club is első sorban a ballonsport népszerűsítésére jött létre és lényegében nem csinált mást, mint a Turul hőléghajó repüléseit szervezte. Néhány év alatt azonban nagyot változott a világ. A La Manche-csatorna átrepülésével világhírnevet szerzett *Louis Blériot* 1909. október 17-én Budapesten, Kistrákoson, több mint 200 ezer néző előtt tartott nagy sikerű bemutatórepülést, amely nagy lökést adott a hazai kísérletezőknek is. 1910. február 23-án újjáalakult a Magyar Aero Club (MAeC), amelynek a célja már a repülés fejlesztése és irányítása, illetve a sportrepülés eszméjének a propagálása volt. Ebben az évben *Kutassy Ágoston* végzett először repülési kísérletet, amely bár nem sikerült, mégis lelkesítőleg hatott a repülés iránt érdeklődőkre. Az első sikeres repülést *Adorján*

János hajtotta végre még ebben az évben, a Blériot gépét alapul vevő, saját tervezésű Libelle repülőgéppel. Szabó (2013) leírja, hogy a MAeC 1910 nyarán Rákosmezőn megrendezte a Budapesti Nemzetközi Repülő Versenyt, amelynek pénzdíja 500 ezer korona volt. Ez tekintélyes összegnek számított, figyelembe véve, hogy például egy elemi iskolai tanító átlagkeresete havi 100-150 korona, míg egy kezdő orvosé 4-500 korona volt. A versenyt 11 napra tervezték 12 versenyszámmal, de a szeles idő miatt végül elhúzódtott. 54 géppel neveztek be, a magyarok mellett osztrákok, franciák, németek, amerikai és dél-amerikai versenyzők is indultak.

A versenyszámokban a külföldiek domináltak, akik technikai és tudásbeli fölényben voltak a magyarokkal szemben. A fő versenyszámot az osztrák *Alfred von Pischhof* nyerte meg, aki a Budapest-Győr távolság leküzdésére vállalkozott. Végül a viharos idő miatt a lábatlani Duna parton le kellett szállnia, de az így megtett 70 km-es távolság is elég volt a fődíj, azaz 100 ezer korona megnyeréséhez. A legjobb magyar *Horváth Ernő* volt, aki 108 métert repült 8 mp alatt. Ez a külföldiekkel szemben nem állta a versenyt, de az eredménye a Nemzeti Díjban 1 000 koronát és egy szép tróféát ért (Szabó, 2013). Sajnos, a rendezvény anyagilag komoly veszteséget hozott. A kiadások 935 ezer koronára rúgtak, a bevétel pedig 440 ezer korona volt. Ennek egyik oka, hogy akkoriban Európa-szerte rendeztek versenyeket, így kevesebb külföldi néző jött el, mint amennyiben reménykedtek. Emiatt a MAeC elnöke, *Károlyi Imre* lemondott, a helyére az egyik alelnök, gróf *Zichy Béla Rezső* került (Szabó, 2013). A motoros repülést ekkoriban a Királyi Magyar Automobil Club (KMAC) Aviatikai Bizott-



járnak elől (a francia vagy osztrák stb. auto-clubok). Egyrészt a pszichológiai, másrészt az ipari és technikai együvértartozóság a két különböző közlekedési eszköz művelőinek teljes különválását soha sem fogja megengedni. ... A május 25-én kezdődő Tatra-Adria túraúton résztvevők, önkénytelenül is egy nagy nemzeti eszme szolgálatában vonulnak majd végig országútjainkon. Zászlójukon hazai motoriparunk fejlesztése van czélul kitűzve s ezzel együtt egy új áramlatnak fenn való hirdetése, a modern technikai vívmányok legkivá-

lóbhjának, a motoros közlekedésnek kultiválása.” (Aero, 1913)

sága karolta fel, ami jelzi, hogy a technikai sportok ügyét akkoriban a közegtől függetlenül (földlevegő) is fontosnak gondolták. A nézők körében népszerű repülés azonban sosem válhatott tömegsporttá az eszköz- és tőkeigény, valamint a pilótavizsgálathoz szükséges komoly tanulmányok miatt. 1912 végéig összesen 7 pilótaengedélyt adtak ki a rákosmezői repülőtérén. Ez év október 12-én drámai esemény történt. Takács Sándor Rákosmező felett 200 méteres magasságban meredek siklásba vitte a gépét, amely a földbe csapódott, mivel a gyenge, rossz konstrukció miatt összecsukódtak a szárnyai. A baleset Takács Sándor vesztét okozta, aki a magyar aviatika első halottja lett (Csanádi, 1983). A repülés lendületét azonban ez sem tudta megtörni. 1913-ban Újvidéken szerveztek pünkösdi repülőnapokat, amely 40 ezer korona hasznót hozott a rendezőknek (Aero, 1913). Ugyanebben az évben a KMAC Tatra-Adria autós túrát szervezett, amelyet a MAeC is lelkesen üdvözölt.

„Bennünket, akik a léggjárással foglalkozunk őszinte örömmel tölt el az automobilizmus ilyen fellendülése, mert nem áll az, a mit nemrégiben hallottunk, hogy t. i. ez és az aviatika egymással abszolút semmiféle összefüggésben nincsenek. Ez óriási tévedés. A repülés ép úgy mint a gépkocsizás motor-kérdés. A hol fejlett az utóbbi, ott előrehaladottabb az első is, mert egyrészt a motoripar is magasabb fokon áll, másrészt pedig, mert ott, a hol a gépkocsizásnak sok híve van, könnyebben akad, a ki az aviatikát is sportszempontból fogja fel. ... Legkiválóbb pilótáink, az ú. n. rekorderek automobilisták voltak s az aviatikai nagy díjak kitűzésében még ma is az automobil-clubok

A kezdeti együvé tartozás érzése ma már távolinak tűnik, de akkor tagadhatatlanul megvolt a rokonszenv a felek között. 1913-tól kezdve az ország több városában is tartottak repülőnapokat, amelyek egyrészt lökést adtak a hazai repülőgépgyártás fejlődésének, másrészt a kísérletező magyar pilótákat, konstruktőröket is motiválta.

1913-ban a MAeC lényegében már inaktívvá vált. A helyét a Magyar Aero Szövetség vette át, amelynek az elnöke gróf Zichy Béla Rezső lett. Ezt a szövetséget kereste meg József főherceg megbízásából Max Egon zu Fürstenberg herceg, hogy az osztrák és a magyar repüléssel foglalkozó szervezetek hangolják össze az aviatikai tevékenységüket. Ez évben történt, hogy gróf Thoroczkai Péter, okleveles gépészmérnök bemutatta új repülőgép motorját, illetve, hogy Wittmann Viktor és Zsélyi Aladár sikeres pilótavizsgát tettek Bécsújhelyen. Zsélyi Aladár gépészmérnökként a korszak egyik legjobb tervezője volt, aki több tekintetben is megelőzte a korát. Rájött például, hogy a biplánoknál, vagyis a kétszárnyú gépeknél a szárnyakat összekötő merevítő huzalok használata jelentősen rontja a repülőgépek aerodinamikáját és teljesítményét. Az Ő nevéhez fűződik a gázsugarhajtómű kifejlesztése is. Svachulay Sándor is híressé vált az általa konstruált „Albatrosz” géppel, amellyel a korszak egyik legjobbja Dobos István is sikeresen repült. Dobos mellett fontos pilótának számított a bohém Kvasz András, Székely Mihály, Lányi András és a gyógyszerészként is jól ismert Prodan Guidó is (Az Aero, 1913).

Fellendülés 1913-14-ben, szünet a világháború alatt

1913-ban napi 50 ezer néző követte figyelemmel a Szent István napi repülő eseményeket. *Wittmann Viktor* két magyar csúcsot is felállított: *Etrich* gépével 1 220 méteres magasságot ért el, egyhuzamban való repülésben pedig 44 perc 54 mp-et teljesített. Az *Aero* szaklap 2013-as számában *Boros Mihály* két alkalommal is foglalkozott az aviatika sport jelentőségével, a 12. számában „Sport-e az aviatika?” címmel írt cikket (Az *Aero*, 1913). A gyors technikai fejlődésnek és a pilóták gyarapodó tudásának köszönhetően *Székelly Mihály* konstrukciójával *Dobos István* Budapestről Mezőtúrra repült, s bár közben két leszállása is volt, a 140 km-es teljesítmény új magyar csúcsnak számított. A siker mellett dráma, hogy *Zsélyi Aladár* halálos balesetet szenvedett, ő lett a magyar aviatika második áldozata (Az *Aero*, 1914). A bátor férfiak mellett egy bátor hölgy, *Schweinsteiger Lili*, az első magyar pilótanő is ismertté vált. Egyrészt a teljesítménye, másrészt egy, a sajtó által felkapott ügy miatt, amely szerint egy külföldi versenyen állítólag tiltakozott az ellen, hogy magyarként kezeljék (Az *Aero*, 1913).

1914-ben a korábbi aradi és debreceni kísérletek után létrejött az első magyar repülőgépgyár. A Ganz és Danubius, illetve a Weiss Manfréd gyárak együttműködéséből megszületett a Magyar Repülőgépgyár Rt., később pedig az Első Magyar Léghajó és Repülőgép Rt. (Az *Aero*, 1914). A repülés nemzeti üggyé vált, *Kertész Kálmán* plébános „A fehér turul” címmel könyvet is írt a repülésről, amelyet a Szent István-Társulat adott ki (Az *Aero*, 1914). *Dobos István* 1 850 méterrel új magassági magyar csúcsot ért el, és hamarosan megjelent a Magyar Aero Szövetség programja, amely így határozta meg a tennivalókat: 1. repülőtér építése, 2. pilóta iskola indítása, 3. önálló szaklap és szakkönyvtár fenntartása, 4. versenyek, kiállítások szervezése, 5. konstruktőrök támogatása (Az *Aero*, 1914). A Magyar Aero Szövetséget, amely az 1910-ben létrehozott Magyar Géprepülő Szövetségének utódjaként jött létre, – egyben átvéve a MAeC feladatát is – a Nemzetközi Repülő Szövetség (FAI) is felvette a tagjai sorába (Az *Aero*, 1914).

A kor viszonyaira és a repülés iránti lelkesedésre jellemző, hogy 1914. április 26-án, a Magyar Királyi Zeneakadémián bemutatták a „Háromszáz éves ember” című filmet, amelynek a bevételeiből a magyar aviatika fellendítését és a budapesti poliklinika segélyezését kívánták támo-

gatni. A film ötlete *Andrássy Gyula* gróf feleségétől és *Zichy Béla Rezsőtől*, a szövetség elnökétől származott. A film különlegessége, hogy a szerepeket magyar arisztokraták játszották. A repüléshez kötődő történet írói *Nagy Endre* és *Bródy Sándor* voltak. A filmet a Kino Riport forgatta le, a rendező *Fodor Aladár*, az operatőr *Bécsi József* volt (Az *Aero*, 1914). Még ebben az évben az osztrák repülő szövetséggel közösen megrendezték a Schicht versenyt, amelynek a megbízhatósági és az összetett versenyszámát az időközben a Magyar Repülőgépgyár Rt. műszaki igazgatójának ki-nevezett *Wittmann Viktor* nyerte meg, aki a győzelméért 36 552 koronát kapott. Ez évben Aszódon megkezdte működését a Lloyd Repülőgépgyár Rt., Bécsben pedig létrejött az Osztrák-Magyar Albatros repülőművek gyár (Az *Aero*, 1914). 1914. május 3-án a francia *Pasquier* báró tartott bemutató repülést a rákosi repülőtér felett. Produkcióját körülbelül 30 000 néző csodálta, és *Pasquier* nem is maradt az adósuk. Meredek zuhanásokat, háton repülést és bukfeneket is bemutatott – óriási közönségsikert aratva, Ő tartotta meg a motoros műrepülés premierjét Magyarországon. 1914. június 18-án *Mikuleczky Ferencz* sorhajóhadnagy hidroplán vízirepülőgépen 3 002 méteres magassági világcúcsot állított fel Pulában.

Az első világháború éveit a sportrepülés lényegében szünetelt. A szaklap, (Az *Aero*, 1917) a mellékletében közölte *Bresztovszky Béla* írását, amely az USA-ba távozott magyar mérnöknek, *Pfizer Sándornak* állított emléket. A cikk szerint az 1909-es első párizsi repülőversenyen *Glenn H. Curtiss* két számot is a *Pfizer*-féle motorral épített géppel nyert meg (Az *Aero*, 1917). 1919-ben *Zichy Béla Rezső* lemondott a szövetség elnöki tisztéről, a helyét *Gerenday György* vette át (Az *Aero*, 1922).

A két világháború között

Az 1920-as trianoni békediktátum tiltotta, illetve erősen korlátozta a magyarországi repülést, így ettől kezdve a repülőgépipar, a légiközlekedés és a sportrepülés is komoly nehézségekkel küzdött. A repülőgépeket bezúzták, a gyárakat szétverték. Az eredetileg hathónapos tiltást csak évekkel később oldották fel, és ezt követően a magyar szakemberek a megmaradt roncsokból próbáltak meg polgári- és sportrepülésre alkalmas gépeket építeni. Évek teltek el, mire a magyar repülés mind polgári, mind sportvonatkozásban új életre kelt.

A nehézségek dacára még ekkor is születtek komoly eredmények. 1921. március 25.-én fordított légi bukfenében világcsúcsot repült *Gergy József* pilóta és három utasa, *Nickel Imre*, *Faragó Pál* és *Egyedi Béla* (Az Aero, 1922). 1921. novemberében megalakult a Műgyetemi Sportrepülő Egyesület, amely egyik feladatának a „kis lóerőszámú sportrepülőgépek építését” tekintette (Az Aero, 1922). Ezzel párhuzamosan a magyar kormány és a szövetség is komoly erőfeszítéseket tett az aviatika fejlesztésére. A fővárosi ipari- és tanonciskolákban bevezették a repülés tantárgy oktatását. A szövetség kezdeményezésére több vidéki városban, például Miskolcon, Orosházán, Pécsen, Esztergomban, Szombathelyen, Szegeden létrejöttek a helyi repülőklubok (Az Aero, 1922).

1924-ben a Műgyetemi Sportrepülő Egyesület bemutatta az elkészült kismotoros repülőgépet (Repülés, 1924). 1926-ban a *Lampich Árpád* által tervezett „L 4 Bohóc” lett a műszaki egyetemiek első, műrepülésre is alkalmas motoros gépe. *Kaszala Károly* ezzel a 35 lóerős repülővel kápráztatta el 1927-1930 között a bemutatók közönségét (Csanádi, 1983). 1929-ben *Bánhidi Antal* egy 18 lóerős „Róma” géppel Budapestről elrepült a svédországi Karlstadban megrendezett nemzetközi repülőkiállításra. Megjelenése a meghívása ellenére nagy szenzációt keltett, mert a szervezők nem számítottak rá, hogy ilyen kis teljesítményű géppel erre képes lehet. S mivel *Bánhidinek* a visszaút is sikerült, ezzel a teljesítményével Európa-szerte híres lett (Repülés, 1989). Nem véletlen, hogy a Műszaki Egyetem új, 100 lóerős motorral szerelt Gerle nevű gépének a berepülését is *Bánhidire* bízta 1930-ban. *Bánhidi* folyamatosan fejlesztette műrepülő képességeit a Gerlével, ő volt az első, aki a különböző elemeket félorsókkal, félbukfencekkel kötötte össze és aki negatív figurákat is repült. 1931-ben *Endresz György* pilóta és *Magyar Sándor* navigátor a világon 15.-ként átrepülték az Atlanti-óceánt. A kanadai Új-Fundlandról indultak a „Justice for Hungary” nevű átalakított Lockheed géppel és Felcsút határában értek földet. 5 770 km-t repültek, menetidejük 25 óra 20 perc volt. 1932-ben *Bánhidi* a „Gerlé”-vel részt vett a berlini repülőnapon. Műrepülő bemutatója olyan nagyszerűen sikerült, hogy Európa-szerte beszéltek a teljesítményéről (Repülés, 1983). Kitérőt kell tenni a cserkészrepülésre, amely 1931-ben két vitorlázó repülőgéppel indult el a budaörsi repülőtéren. A cserkészek lelkesedése és elhivatottsága révén 1944-re már 15 repülőteret mű-

ködtettek az ország különböző pontjain, többek között Budapesten, Sopronban, Pápán és Szegeden. 1937-re a cserkészek 27 vitorlázó repülőgéppel rendelkeztek, amelyek közül többet saját maguk építettek. A cserkészpilóták közül sokan szereztek „A”, „B” vagy „C” vizsgát, valamint teljesítményrepülési jelvényt. Kiemelkedő eredményeket értek el olyan pilóták, mint *Rotter Lajos*, *Steff Tibor* és *Tatarek Béla*. *Rotter Lajos* például 1936-ban a berlini olimpia idején a „Nemere” nevű vitorlázó repülőgéppel előre bejelentett táv-cél repülést hajtott végre a Berlin-Kiel útvonalon (www.trianon100cserkesz.hu). 1937-ben bemutatták a *Rubik Ernő* által tervezett „Szittyá” vitorlázó repülőgépet (Ezermesterrepülés-haladás, 1938). A levente mozgalom keretében is jelentős repülési tevékenység folyt Magyarországon. A Levente II. típusú iskola- és futárrepülőgépet *Fábián András* tervezte az 1938-as iskola-repülőgép pályázatra. A prototípust 1939-ben készítették el a Magyar Waggon- és Gépgyárban. A Levente II. repülőgépekből mintegy 80 darabot gyártottak, amelyeket a Magyar Királyi Honvéd Légierő minden alakulatánál futárfeladatokra és vitorlázó repülőgépek vontatására használtak. A második világháború után mindössze négy példányt sikerült felkutatni és újra repülőképes állapotba hozni. Ezek közül a HA-LEB lajstromjelű gép maradt fenn, amely ma a Közlekedési Múzeum gyűjteményében található (www.aerofriends.hu). *Andrásev* (1947) szerint 1943-ban Magyarországon 50 repülő egyesület működött, a tagok létszáma 8 000 főt tett ki, amely jól mutatja az aviatika népszerűségét.

A második világháború után újjászervezés, tömegesítési kísérletek

Hazánkban a vesztes háború következményeként újra szétzúzták a repülőipart, a légiforgalmat és a sportrepülést. A háború utáni első évek ezért elsősorban a szervezeti változásokról és a magyar aviatika újjáépítéséről szóltak. A Szövetséges Ellenőrző Bizottság 1947. júniusában oldotta fel a repülési tilalmat Magyarországon (Csanádi, 1983). Ez év szeptemberében a FAI felvette a tagjai sorába az újjáalakult Magyar Repülő Szövetséget, amely a polgári repülés népszerűsítését és a repülő utánpótlás képzését tűzte ki célul. A szervezet a repülősportok mellett a légvédelmi ismeretek terjesztésében is szerepet vállalt. Az elnök *Udvarhelyi Ödön* lett. A szövetség a Közlekedésügyi Minisztériummal és a Nemzeti Repülő Alappal összefogva repülőnapot rendezett Farkashegyen (Rozman, 1984). Ebben az

évben Magyarországon 40 egyesület működött, a tagok létszáma mintegy 4 000 fő volt (Rozman, 1984). Az 1943-as állapotokhoz képest az egyesületek száma tízzel, a tagok létszáma viszont több mint 7 000 fővel csökkent, ráadásul a lényegében vitorlázó gépekből álló géppark is elöregedőben volt. Aligha véletlen az ezt követő irányvonal, amely a tömegesítést és a repülőgépek számának növelését tűzte ki célul. 1948-ban megalakult az Országos Magyar Repülő Egyesület (OMRE), *Udvarhelyi Ödön* elnökletével. A szervezet célkitűzése: „A dolgozó fiatalság tömegsportjává kell tenni a magyar sportrepülést.” (Magyar Repülés, 1948).

Az OMRE 1948-ban, az 1848-as szabadságharc emlékére Győrben megrendezte a Dunavölgyi Centenárium Repülőversenyt, a „dunavölgyi demokratikus államok” számára. A rendezvényen szovjet, bolgár, csehszlovák, román és jugoszláv sportolók is részt vettek. Az OMRE megrendezte a budaörsi repülőnapot is (Magyar Repülés, 1948). Még ez évben *Farkas Mihály* honvédelmi miniszter, a Magyar Dolgozók Pártja (MDP) főtitkárhelyettese lett az OMRE új elnöke. A szervezet év végén a következő közleményt adta ki: „Felhívás a magyar fiatalokhoz: Jöjjetek repülni, legyetek ejtőernyősök, alakítsatok repülő szakosztályokat!” (Magyar Repülés, 1948). Az 1949. augusztus 20.-án megrendezett budaörsi repülőnapra több mint 100 ezer ember látogatott el, ahol a legjobb magyar vitorlázórepülők és motoros műrepülők kápráztatták el a közönséget, amely kötélekrepülést is láthatott (Csanádi, 1983). 1957-1967 között a Honvédelmi Sportszövetség (HS), 1967-től pedig a Magyar Honvédelmi Szövetség (MHSZ) integrálta a korábbi katonai és sportcélú – így a repülősporttal foglalkozó szervezetek tevékenységét is.

A motoros műrepülés és a budaörsi világbajnokság

A HS döntése értelmében 1959-ben megkezdtek a motoros műrepülő géppark korszerűsítését, a régi gépek kivonását. Az érkező „Tréner”, illetve „Tréner Master” gépek eljutottak az ország különböző repülőtereire és megkezdődött a pilóták átképzése is. Az első motoros műrepülő világbajnokságot 1960-ban Pozsonyban rendezték meg. Két magyar pilóta indult, *Karsai Endre* 15., *Pál Zoltán* 20., lett. 1961. decemberében a FAI hazánkban ítélte az 1962-es világbajnokság rendezési jogát, a hatalmas nézői érdeklődéssel kísért versenyt júliusban tartották meg Budaörsön.



A Központi Repülőklub sportbizottsága nyolcfős válogatott keretet jelölt ki, az edzői munkát *Mandl Ernő* látta el. A magyar versenyzők ezúttal különböző helyszíneken, így Gyöngyösön és Budaörsön is edzhettek és kéthetente válogató versenyeken vettek részt. A felkészülésről a Magyar Híradó és Dokumentum Filmgyár 20 perces filmet forgatott, amelynek a rendezője *Borsodi Ervin*, az operatőre *Szabó Árpád* volt (Repülés, 1962). A vb nagy sikert hozott, *Tóth József* összetettben, *Katona Sándor* szabadon választott programban lett aranyérmes, a csapat pedig a *Tóth, Fejes, Katona* összeállításban szerzett világbajnoki címet. Talán ezeknek a sikereknek is köszönhető, hogy a FAI év végi kongresszusán *Réti Antalt* az FAI egyik alelnökének választották (Repülés, 1962).

1963-1990 között: szinten tartás, lejtmenet, békéscsabai világversenyek, átalakulás

Az 1962-es hazai rendezésű vb magyar sikereinek hatására megnőtt az érdeklődés a magyar sportolók iránt. *Katona Sándor* 1963-ban a zág-rábi klub meghívására 18 napot töltött Jugoszlá-



viában és ezalatt repülőnapokon mutatta be a vb aranyat érő programját. 1963-ban megrendezték az első magyar bajnokságot, amelyet *Tóth József* nyert meg. Ugyanebben az évben a Szovjetunió megrendezte a Szocialista Országok I. Műrepülő Versenyét, amelyen egyéniben *Fejes Péter* 16., a magyar csapat 6., lett. Az 1964-es magdeburgi hasonló rendezvényen *Fejes* a 4., helyen végzett (Rozman, 1984). A spanyolországi világ bajnokságon *Fejes* legjobb magyarként a 14., a csapat pedig a 4., lett, azonban a 1965-1970 között a vb-ken és a szocialista versenyeken is lejtmenetbe került a sportág, amelynek egyik oka az elavuló géppark volt. A mélypontot 1971-1973 között érték el, ekkor hazai versenyek hiányában külföldön sem indultak a versenyzőink. 1974-ban Magyarországnak jutott a szocialista országok soros versenye, amelyet Békéscsabán rendeztek meg. Ezen már magyar nők is indultak, *Tóth Éva* az 5., *Hollóyné Tóth Katalin* a 6., lett a nyolcfős női mezőnyben. Egy évvel később Kijevben találkoztak a szocialista országok versenyzői. A mieink új gépeket kaptak, de az eredmények átlagosak maradtak. 1976-ban a magyarok hat év szünet után vettek részt újra világ bajnokságon, de Kijevben csak mérsékelt eredményeket értek el (Rozman, 1984). 1977-

ben megint Kijev volt a helyszín, ezúttal a szocialista országok versenyén, *Simon László* 6., a nőknél *Tóth Éva* 4. lett, míg csapatban Magyarország bronzérmes. Ezek az eredmények a versenyzőket dicsérik, mert romló műszaki körülmények között születtek meg. 1978-ra drámai lett a helyzet, a lengyelországi szocialista versenyre nem maradt üzemképes repülőgépünk, ezért a házigazdák adtak kölcsön két gépet, bravúros teljesítménnyel, *Simon László* így is 11., a csapat pedig bronzérmes lett. A csehszlovákiai világ bajnokságra csak egy géppel tudott felkészülni a válogatott. A helyzeten az 1979-es békéscsabai szocialista verseny javított valamelyest. A nőknél *Deveczné Daka Olga* a 6., a férfiaknál *Simon László* a 10., csapatban Magyarország 3. lett. Az 1980-as amerikai világ bajnokságon nem indult magyar versenyző (Rozman, 1984).

1982. május 11-én egy AN 2-es gép bonyolult időjárási körülmények között a Hármashatár hegynek ütközött. A balesetben kilencen meghaltak, köztük a magyar válogatott *Hollóyné Tóth Katalin*, *Simon László*, *Weingärtner Ferenc* és *Witek Péter*. Még ebben az évben *Besenyi Péter* megnyerte az osztrák bajnokságot. Az ausztriai világ bajnokságon a magyarok három géppel indulhattak. Egyéniben *Pásztai Tibor* 28., csapatban Magyarország a 12. helyen végzett (Rozman, 1984).

1984-ben újra Magyarország rendezhette meg a műrepülő világ bajnokságot. A nyolcfős keret *Hargitai Ferenc* edző irányításával Csehszlovákiában, Farkashegyen, Miskolcon és a vb helyszínén, Békéscsabán készült (Büki, 1984). Azonban a szokásosnál jobb felkészülés ellenére is csak átlagosan szerepeltek, egyéni összetettben *Besenyi Péter* 14., a csapat pedig 4. lett (Repülés, 1984). 1989-ben Európa-bajnokságot rendeztek Békéscsabán, *Deveczné Daka Olga* összetettben a 6. lett a nők között, a férfiaknál *Besenyi Péter* a 4., *Veres Zoltán* a 11. helyet szerezte meg a szabadon választott versenyszámban, csapatban Magyarország a 4. helyen végzett (Relés, 1989). Az év elején az MHSZ közzétette a repülősporttal kapcsolatos legfontosabb adatokat. Ez alapján 1988-ban a motoros repülők 36 859 órát töltöttek a levegőben. Ugyancsak az év elején leiratban értesítették az érintetteket, hogy fel kell készülni a repülősport társadalmi alapokra való helyezésére. Ennek következményeként 1989. novemberében létrejött az MHSZ-től független Magyar Repülő Szövetség, *Lánc Tibor* elnökletével. Ezzel a repülősportban is megkezdődött a rendszervál-

tás. Végjátékként 1990-re Magyarország kapta meg a FAI éves kongresszusának a megrendezési jogát (Repülés, 1989).

Következtetések

Ha hasonlaltal szeretnék élni, akkor a magyar repülősport és azon belül a motoros műrepülés a halotti poraiból mindig feltámadó főnixmadárra emlékeztet. A biztató kezdetek után és a nézői érdeklődés láttán a Magyar Aero Szövetség hamarosan nagyívű fejlesztési víziót vázolt fel, amelyből néhány elemet hellyel-közzel, például saját sajtó, pilótaképzés, sikerült is megkezdeni. A fejlődő sportéletet és a támogató háttérpart azonban az első világháború kitörése, majd elvesztése megtörte, hiszen a trianoni békediktátum alapján a meglévő gépeket és gyárakat bezúzták és hosszan tartó repülési tilalmat vezettek be. Az ezt követő időszakban állami- és sportszakmai erőfeszítések eredményeként újra fellendült a repülősport, szakiskolai és egyetemi keretek között a repülés bekerült az oktatásba, nőtt a klubok és a repüléssel foglalkozók létszáma, újra elkezdődött a hazai sportrepülőgép gyártás, láthatóan a repülés felkarolása fontos társadalmi érdek volt. Közvetlenül a második világháború után azonban újra szétzúzták a repülőipart, a légiforgalmat és a sportrepülést is. Az újjáépítés egy része – jóllehet más politikai célokból – hasonló volt az első világháború utáni igyekezethez, de a repülőgépipar újjáépítése elmaradt, amely alapvetően befolyásolta a motoros műrepülő sportolók eredményességét is. Új elemként jelentkezett a világversenyek megrendezése, amelynek a csúcspontja az 1962-es budaiorszi, magyar győzelemmel zárult világbajnokság volt, amely sportdiplomáciai sikert is hozott. Ezt követően a motoros műrepülés részben anyagi okok miatt újra lejtmenetbe került és ilyen állapotában jutott el a rendszerváltásig. Összességében elmondható, hogy más technikai sportágakhoz hasonlóan a magyarországi repülősport sem tudott úgy kiteljesedni, mint amennyire a versenyzők, a mérnökök tehetsége lehetővé tette volna. Kár, hogy a huszadik század így megtépázta ezt a harcászati képességeket és nemzetbiztonságot tekintve is fontos sportágat Magyarországon.

Felhasznált irodalom

- Aero (1913) **1**: 1. 20. letöltés 2020.03.21.
 Aero (1913) **1**: 2. 1-2. letöltés 2020.03.21.
 Andrásev I. (1947): Helyzetkép a magyar sportrepülésről. *Repülés*, **1**: 1. 5. letöltés 2020.04.10.
 A repülés szerelmesei *Elfeledett típusok: Levente-II. Iskola- és futárrepülőgép* https://www.aerofriends.hu/repules-tortenet/elfeledett-tipusok-levente-ii-iskola-es-futarre-pulo-gep?utm_letoltés 2025.01.29.
 Az Aero (1913) **1**: 5. letöltés 2020.03.21.
 Az Aero (1913) **1**: 8. 1-3., 9. letöltés 2020.03.21.
 Az Aero (1913) **1**: 10. 4-7. letöltés 2020.03.21.
 Az Aero (1914) **2**: 1-2. 14. letöltés 2020.03.21.
 Az Aero (1914) **2**: 4-5-6-8-9-10-12-13-14-15. letöltés 2020.03.21.
 Az Aero (1922) **9**: 1. 4-5. 14. 21. 24. letöltés 2020.04.03.
 Boros M. (1913): Sport-e az aviatika? Az *Aero*, **1**: 12. letöltés 2024.12.08.
 Bresztovszky B. (1917): A magyar gépi repülés története. Az *Aero*, **5**: 12. Aerotechnika melléklet 1. 6. letöltés 2020.03.21.
 Büki P. (1984): Nyolcas kerettel a vb-re. *Repülés*, **37**: 6.
 Csanádi N. (1983): Arcok és események a műrepülés történetéből (I.). *Repülés*, **36**: 9. letöltés 2020.04.11.
 Csanádi N. (1983): Arcok és események a műrepülés történetéből (II.). *Repülés*, **36**: 10. letöltés 2020.04.11.
 Ezermeister-repülés-haladás (1938): **V**: 2. letöltés 2020.04.03.
 Hármashatár-hegyi pilótaotthon. https://trianon100.cserkesz.hu/turacelpontok/turak/harmashatar-hegy.html?utm_letoltés 2025.01.29.
 Magyar Repülés (1948): **1**. 1. 3. 9. 13-14. letöltés 2020.04.10.
 Repülés (1924): **2**: 4-5. letöltés 2020.03.04.
 Repülés (1947): **1**: 1-2. letöltés 2020.04.10.
 Repülés (1962): **15**: 5. 7-8. 11. letöltés 2021.08.12.
 Repülés (1984): **37**: 9-10. letöltés 2020.03.21.
 Repülés (1989): **42**: 1. 6. 9-10-11-12. letöltés 2020.04.10.
 Rozman Gy. (1984): Arcok és események a műrepülés történetéből (V.). *Repülés*, **37**: 1. letöltés 2020.04.12.

Rozman Gy. (1984): Arcok és események a műrepülés történetéből (VI.). *Repülés*, **37**: 2. letöltés 2020.04.12.

Rozman Gy. (1984): Arcok és események a műrepülés történetéből (VII.). *Repülés*, **37**: 3. letöltés 2020.04.12.

Rozman Gy. (1984): Arcok és események a műrepülés történetéből (VIII.). *Repülés*, **37**: 4. 2020.04.12.

Rozman Gy. (1984): Arcok és események a műrepülés történetéből (Befejező rész) *Repülés*, **37**: 5. letöltés 2020.04.12.

Szabó A. (2013): Az első nemzetközi repülőverseny Budapesten. ORSZ_Koz_ujmmkmEv_könyv_2013 260-281. letöltés 2020.03.21.

www.aerofriends.hu

www.trianon100cserkesz.hu

A Magyar Sporttudományi Szemle új közlési feltételei

(A részletesebb változat megtalálható az www.mstt.hu honlapon)

Általános feltételek

A Magyar Sporttudományi Szemle évente 4-6 alkalommal jelenik meg, és önálló vizsgálaton alapuló, máshol még nem közölt sporttudományi tárgyú cikkeket jelentet magyar és angol nyelven (angol cikk esetén – a nyelvhelyesség érdekében – a nyelvi lektor szolgáltatás ellenértékének 50%-át számla ellenében a szerző/szerzőknek kell vállalnia). Az adatgyűjtésnek, a feldolgozásnak és a közlésnek meg kell felelnie az etikai és a tudományos kritériumoknak.

Az anonim kéziratokat az adott szakterület két elismert képviselője, egymástól függetlenül lektorálja. A közlésről, vagy az átdolgozás szükségességéről a lektori vélemények alapján a Szerkesztő Bizottság dönt. A közlésre nem kerülő kéziratokat a Szerkesztő Bizottság nem őrzi meg! A kéziratok terjedelme szóközökkel együtt *maximum 30 000* – azaz harmincezer – karakter lehet, amely magában foglalja a címet, a szerzőket és az intézményeket, a szövegtörzset, az illusztrációkat és a felhasznált irodalmat is. Egy példányban, szimpla sortávolsággal, behúzás nélkül, sorkizártan, 12-es betűnagysággal (Times New Roman CE) gépelve kérjük elkészíteni és elektronikus formában (e-mail) a ben-dinora@hotmail.com e-mail címre elküldeni. A dokumentumokat „stílus” alkalmazása nélkül Word formátumban (név.doc) kérjük megküldeni. A cikk címe legyen rövid, célratoró és *maximum 100 karakter/10 szó* lehet. A szerzők száma *maximum 7 fő* lehet, *maximum 7 intézménnyel* együtt!

A kézirat szerkezete

A szerző(k) neve („dr.” és egyéb titulus nélkül, *kis betűkkel*), a szerző(k) *munkahelye* (*nem rövidítve, kis betűkkel*), a szerző e-mail címe, a dolgozat címe magyar és angol nyelven, a szerkesztőséggel kapcsolatot tartó szerző neve és levelezési címe.

Ezt követi a *maximum 20 soros összefoglaló* mindkét nyelven. A tagolatlan összefoglalók röviden tartalmazzák a célkitűzést, a vizsgált személyeket, a módszereket, az eredményeket és a következtetéseket és maximálisan 5 (magyar és angol) kulcsszóval záruljanak.

A cikkek tagolása

Bevezetés, Anyag és módszerek, Eredmények, Megbeszélés és következtetések (amennyiben indokolt, köszönetnyilvánítás az anyag végére).

A szövegtörzsben vastagon szedett, dőlt betűs, aláhúzott kiemelés csak indokolt esetben alkalmazható. A fejezetcímeket félkövér betűstílussal (Times New Roman CE), középre rendezve kérjük feltüntetni.

... a folytatás a www.mstt.hu honlapon olvasható