

CSOMA ATTILA

A repülőgépgyártás története Dunakeszin

A magyarországi repülés történetébe településünk 1945 januárjában kapcsolódott be. A Budapestért folytatott harcban ugyanis használhatatlanná váltak azok a fővárost övező repülőterek, amelyeket utánpótlási célokra a Vörös Hadsereg igénybe kívánt venni. Olyan sík területek után kellett tehát nézniük, amelyeken kevés ráfordítással használható reptereket alakíthattak ki gépeiknek¹. Így esett a választás az alagi lóversenypályára, amelynek egy részét már közvetlenül a harcok elülte után (1944. december 28.) kisajátították erre a célra². A sebtében végrehajtott tereprendezésre a helyi lakosság munkáját is igénybe vették, amelynek eredményeképpen január 9-én már le is szálltak az első harci gépek a repülőtéren.

A terület jellege a háború után is megmaradt, és a repülőteret a szovjet hadsereg idővel átadta a magyar sportrepülésnek. Dunakeszin a vitorlázórepülés honosodott meg első sorban, így e szakág magyarországi történetét érdemes egy kicsit felelevenítenünk. A két háború között nagy támogatást élvezett a vitorlázórepülés, amelyet az alakulóban lévő magyar légierő kiképzőbázisának szántak. Az első vitorlázórepülést 1928-ban hajtották végre a budaörsi repülőtéren Németországból vásárolt gyakorlógépekkel³. Az első magyar tervezésű gép repülésére 1933-ig kellett várni. Számos tervezőműhely kezdte meg a munkát, így a gyöngyösi reptéren, a Műegyetemen, valamint Rubik Ernő tervezőmérnök körül is kialakult egy-egy tehetséges csoport.

A háború során a gyártó üzemek, tervező- és javítóműhelyek sorra megsemmisültek, így újjá kellett szervezni a sportot. 1948-ban megalakult az Országos Magyar Repülő Egyesület (OMRE), amely összefogta a korábbi repülő egyesületeket. Egy évvel később a tervezés is az OMRE felügyelete alá került, a tervezőiroda vezetésével Rubik Ernőt bízták meg. Ugyanebben az évben létrejött az Egyesület budaörsi repülőgépjavító-műhelye, és győri repülőgéptervező és építő munkaközössége. Néhány év múlva megszüntették az OMRE-t és utódjaként létrejött a Magyar Repülő Szövetség (MRSZ). Ez 1951 októberére állami forrásból és jelentős társadalmi munkával elkészítette dunakeszi telephelyét, ahol elsősorban a repülőklubok gépeinek javítását végezték. A telephely, hivatalos nevén MRSZ Dunakeszi Központi Repülőgép Javító Műhely azonban nemcsak javítással, hanem repülőgép-építéssel is foglalkozott. A műhely első munkája a Nagy Hugó által tervezett, kétüléses alapfokú kiképző vitorlázógép, a *Bene* volt. Ez a mindössze egy példányban legyártott vitorlázó 1952 augusztusában repült először Rozenberszi Józseffel. Sorozatgyártása végül nem kezdődött el, mert a szakértők az 1951. évi repülőgép-tervezési pályázaton első díjat nyert Z-03 *Ifjúság* típusjelzésű gépet jobbnak ítélték, és annak a sorozatgyártását rendelték el. A *Benét* így már 1954-ben kicselejtezték.

Az *Ifjúság* Zsebő Ferenc tervei alapján készült Dunakeszin, első repülésére 1953. február 5-én került sor Karsai Endre berepülőpilótával. Repülési tulajdonságait a pilóták általában



Ifjúság

kedvezőnek ítélték meg, bár a pilótaülés kényelmetlenségét kifogásolták. A Budapesti Műszaki Egyetem Repülőgépek Tanszéke 1953 nyarán végezte el a gép repülés közbeni teljesítményméréseit, amelyek a vártnál jobban alakultak. Ennek köszönhetően a sorozatgyártás előtt az igények tovább nőttek, és felvetődött, hogy a gépet nemcsak a kezdők alapfokú kiképzésére, hanem magasabb szintű teljesítmény- és műrepülés oktatásra is igénybe vegyék. A fenti elképzelések alapján áttervezett Z-03A első példánya 1955. január 25-én készült el, a sorozatgyártás utolsó darabja pedig 1956 márciusában hagyta el a dunakeszi üzemet. A gép bemutatkozott a lipcsei vásáron is, amelynek köszönhetően egy változatát Belgiumba is exportálták. A repülési tulajdonságok figyelembe vételével megalkották a Z-03B típust is, amely a továbbfejlesztéseknek köszönhetően alkalmasabb volt kiképzőfeladatokra. A konstrukció alapparaméterei azonban változatlanok maradtak, így viszonylag nagy tömege miatt a kezdő pilóták számára nehézkes volt a leszállás.

A B-típus 1956 májusában repült először a dunakeszi repülőtéren, sorozatgyártása 1957 és 1959 között zajlott, amely során 33 gépet építettek. Exportra mindössze egy darabot sikerült belőle eladni, mivel egy üzleti bemutató alkalmával túlterhelés miatt megsérült a gép a levegőben. A Z-03 ennél fogva nem váltotta be a hozzá fűződő reményeket, de mégis jelentős típus volt, mivel előrelépést jelentett a vitorlázógépek tervezése és építése során előretörő fémtechnológia alkalmazása terén. Általános tendencia volt ugyanis, hogy a repülőgépek szerkezetéhez használt minősített faanyag egyre drágább és nehezebben hozzáférhető lett, így a magyar vitorlázórepülés a fémszerkezetű gépek felé nyitott. Az *Ifjúság* még a fa és a fém keveréke volt, de építése már az új irány felé mutatott. A dunakeszi üzem ennek a kísérletezésnek az úttörője volt, és sok kiváló fémipari szakember gyűjtőhelye lett, közülük megemlítendő Bátor Lajos, Bence Iréneusz, Falusi István, Farkasházi Károly, Frecska Sándor, Lombos (Link) Vilmos, Lovistyék József, Majdán Ferenc, Majdán Rudolf, Radó István, Radó József, Sinka Károly, Szabó Imre, Z. Szabó Lajos, Szántó József, Szatmári Imre, Varró Lajos és Wolf Gyula neve.⁴ Az *Ifjúság* volt az üzem legnagyobb példányszámban gyártott gépe.

¹ Ez az eljárás általános volt a második világháborúban, hiszen a nehézbombázók kivételével majd minden géptípus képes volt a gyepen való fel- és leszállásra. Dunakeszin elsősorban Jak és Míg típusú harci gépek szálltak le.

² *Dunakeszi krónika 1255-1975*. Dunakeszi, 1975. 26.

³ Jereb Gábor: *Magyar vitorlázórepülőgépek*. Bp., 1988. 12.

⁴ Jereb G: *i.m.* 19.

Dunakeszin ezután még több vitorlázógépet építettek, de ezek mindössze 1-2 példányban készültek. Ilyen volt a *Fergeteg* is, amelynek terveit még Beniczky Lajos dolgozta ki a világháború alatt. Az 1945-ben elhunyt mérnök halála után három évvel vették elő újra a terveket, amelyekből – jelentős módosítások után – 1952-re megépítették az M 30 *Fergeteg* kétüléses teljesítmény-vitorlázógépet. A versenyrepülésre szánt gép építése Forray János vezetésével folyt. Az alaptípuson kívül még négy típus készült el belőle: M 30B, M 30C, M 30C/1, és M 30C/1 Super. Utóbbi kifejezetten az 1954. évi lesznói nemzetközi vitorlázórepülő-versenyre készült, de nem váltotta be a hozzá fűzött reményeket és csalódást keltő helyen zárt.

Időközben a dunakeszi műhely folyamatosan bővült, több százan dolgoztak a telephelyen. Mindez szükségessé tette az üzem átalakítását, így 1955 márciusában Alagi Központi Kísérleti Üzem (AKKÜ) néven függetlenedett az MRSZ-től és önálló ipari üzemmé vált. Ebben az időszakban gyártották le a Zsebő Ferenc tervezte együléses műrepülő vitorlázógépet, a Z-04 *Béke*-t, amely 1955 júniusában repült először. A *Béke* kiváló repülési tulajdonságokkal, nagy zuhanósebességgel, továbbá műrepülésben viszonylag kis magasságvesztéssel rendelkezett. A pilóták nagyon kedvelték, rendszeres szereplője volt a repülőnapoknak, és külföldön is több parádén bemutatkozott. Jó fogadtatása ellenére sajnos csak egy példány épült belőle.



Sirály

A magyar vitorlázórepülők 1956-ban vettek részt először a Nemzetközi Repülő Szövetség (FAI) világbajnokságán. Ebből az alkalmából a Magyar Önkéntes Honvédelmi Szövetség (MÖHOSz) két új verseny- és vitorlázógép építését és tervezését rendelte meg az AKKÜ-nél. A teljesen fa szerkezetű gépek kevéssel a világbajnokság előtt készültek el, és az A-08 *Sirály I.* nevet kapták. A *Sirály I.*-ből két példány épült, berepülésükre 1956. május 5. és 25. között került sor a dunakeszi repülőtéren. Ez a típus – bár a versenyzők rövid felkészülési ideje miatt a világbajnokságon nem tudott jó eredményeket elérni – több nemzeti rekordot is repült. A tervezőgárda élén ezúttal is Zsebő Ferenc állt, csapatában ott volt az a dunakeszi illetőségű Cserkúti János repülőmérnök is, aki már a *Fergeteg*, és a *Béke* tervezésében is komoly szerepet vállalt.⁵

Az AKKÜ-ben a vitorlázók tervezése és építése mellett tovább folytatódott a könnyűfém építési anyagok vitorlázó repülőgépek szerkezetében való alkalmazhatóságának a kutató-

sa. Ennek a kutatómunkának az élén a világhírű Rubik Ernő állt, aki az ötvenes évek közepétől dolgozott Dunakeszin. Szabadalmaztatott könnyűfém szerkezetének tökéletesítésében fontos szerepe volt az AKKÜ-ban tervezett és épített R-23 *Gébics* gyakorlógépnek. Az együléses, gyakorló vitorlázógépnek használható *Gébics* 1957. június 13-án emelkedett először a magasba Dunakeszin. Könnyen és biztonságosan repülhető típus volt, sorozatgyártását azonban nem rendelték el.



Gébics

Még ugyanebben az évben komoly változások történtek az AKKÜ-nél, amely során az üzem teljesen átalakult és más iparágakban folytatta tevékenységét. Leállt a repülőgép tervezési és építési munkálatokkal, és Mechanikai Laboratórium néven működött tovább. A *Gébics* és a többi vitorlázógéppel kapcsolatos munkát fokozatosan az esztergomi Sportártermelő Vállalat vette át. Rubik Ernő is ott tökéletesítette könnyűfém szerkezetű vitorlázógépeit és alkotta meg többek között a *Góbét*. Az AKKÜ-ben dolgozó mérnökök többségét viszont a Mechlabor vette át.

A repülőgépgyártás Dunakeszin ezzel befejeződött. Az 1951 és 1957 közötti időszakban 8 vitorlázógép-típust terveztek és építettek, összesen 75 példányban. A repülőtér azonban folytatta működését, ahol az új típusok berepülése és tesztelése továbbra is zajlott. Az ötvenes években virágzó dunakeszi repülő-élet jelentőségének bizonyítéka – a nagyszerű mérnökökön és repülőgépeken kívül –, hogy 1954-ben Zenthe Ferenc főszereplésével a község repülőterén forgatták a *2*2 néha öt* című magyar játékfilm repülő jeleneteit.



A repülőtér napjainkban

⁵ Csoma Attila: *Dunakeszi arcképcsarnok*. Dunakeszi, 2005. 41.