

# A Libellétől a Gripenig: 100 éves a magyar repülés

Átvágva az Őrs Vezér téri aluljáró megállíthatatlanul üzemelő spontán ócskapiacán, kevesen gondolnák, hogy kerek száz éve, 1910. január 10-én éppen itt emelkedett levegőbe az első, motorral hajtott, magyar gyártmányú repülőgép, az Adorján János tervezte Libelle.

A történelmi mérföldköre – melyet számos korábbi hazai léggömbös, illetve siklósárnyas repülése előzött meg – a tér sarkán álló, szárnyakat formázó szobor emlékeztet. Noha a fenyőből és bambuszból készült, csupán 210 kg tömegű egyfedeles mindössze kétszer tizenöt másodpercet repült,

utódai gyökeres fordulatot hoztak úgy a közlekedés, mint a hadviselés terén.

Az első világháborúban már magyar vadászok harcoltak három fronton, miközben kiépült a hazai repülőgépgyártás, mely a Trianon utáni visszaesést követően tovább fejlődött. A békediktátum következtében a nyíltan katonai célú repülés szünetelt, viszont megindult a polgári légi forgalom a MALERT és az Aero Expressz gépeivel. E társaság, melynek Junkers F-13 hidroplánjai a Szabadság-híd lábától közlekedtek, pilótája volt Endresz György, a majdani híres óceánrepülő is. A második világhévígy során részint elavult, licen gyártott olasz és német típusokon

szálltak szembe pilótáink a szovjet és amerikai gépekkel. A hatalmas túlerő ellenére is számos légi győzelem tette legendássá, többek közt a Messerschmitt Bf-109-es vadászokkal repülő Puma századot.

A szovjet megszállást követően úgy a polgári, mint a katonai repülést a keleti blokk típusai határozták meg, a hazai repülőgépgyártás főként a vitorlázógépekre szűkülte. Az újjáalakuló légierő az ötvenes évektől sorra kapta a kor csúcstechnikáját képviselő, sugárhajtású MiG gépeket, 1959-től hangsebesség feletti MiG-19-esek is hasították a magyar eget. A Maszovlet, majd MALÉV Iljusin gyártmányú típusai 1950-től nem Budaörsre, hanem Ferihegyre érkeztek. 1969-től a



karcsú, sugárhajtású Tupoljev gépeken utazhatott a közönség – már amerre lehetett... A repülés éppúgy segítette a mezőgazdasági munkát, mint a mentést, sokak számára pedig kedvelt sportággá vált. 1980 újabb mérföldkö: Farkas Bertalan első magyarként jut el a világűrbe.

A vasfüggöny leomlása tovább szélesítette a polgári repülés lehetőségeit, elindultak a privatizált Malév tengerentúli járatai, Boeing gépekkel. Ennél is forradalmibb változás a diszkont légitársaságok elterjedése, melynek köszönhetően

az Európán belüli légi közlekedés olykor anyagilag is kedvezőbbé vált a busznál vagy a vasútnál. A légierő a hidegháború megszűntével folyamatos leépítésen esett át. Idén búcsút inthetünk az utolsó „keleti” gyártmányú vadászkönyöknek, a szovjet államadósság fejében kapott, majd megkérdőjelezhető módon karbantartott MiG-29-es flotta maradékának is. Ezeket egyelőre csak a 2006-ban érkezett, modern Saab Gripen vadászgépek pótolják.

## Repülő Műegyetem

A múlt század eleji gyors fejlődés hírei nyomán hallgatói mozgalom követelte egy aviatikai tanszék felállítását egyetemünkön. A vezetés kezdeti ellenállása dacára Bánki Donát megkezdte az újszülött tudományág oktatását. A Libelle főbb részei az egyetem műhelyeiben készültek, az ott dolgozó Zsélyi Aladár pedig már az 1910-es években felismerte a gázturbina jövőbeni jelentőségét. A szintén Bánki-tanítvány Vágó Pálnak sikerült elsőként működőképes stabilizátort szerkeszteni. A ma is működő Műegyetemi Sportrepülő Egyesület 1921-ben alakult, a kezdeti sikerek láttán az egyetem műhelyt biztosított számukra az alagsorban. Itt olyan neves mérnökök, mint id. Rubik Ernő, Rotter Lajos vagy Lampich Árpád tervezték, építették a gépeket, például a távolsági rekorder L-2 Róma, vagy Gerle típusokat. A BME-n kezdte pályáját a világhírű Kármán Tódor is, aki 1917-ben a helikopter őseit készítette el, majd – amerikai emigrációban – a nagysebességű repülés és a rakétechnika felé fordult érdeklődése. Közel kétezer tudományos dolgozatot publikált, az Amerikai Légierő és a NATO tanácsadójaként komoly szerepe volt például a B-52 bombázógépek, vagy az Atlas hordozórakéták kifejlesztésében.