

Repülőnapok szerepe Magyarországon

A repülés kezdetétől a második világháborúig

A hazai motoros repülés első mozzanata egy légi bemutatóval indult, melynek alkalmával 1909. október 17-én Louis Blériot francia pilóta megjelent repülőgépével Budapest felett. Repülése óriási hatással volt a hazai aviatikusokra, de talán még fontosabb volt, hogy a hitetlenkedő nézők megtapasztalták, az ember valóban képes a repülésre, sikerült meghódítania a levegőt is. Ez volt a legelső repülőnap üzenete. Ezt követően a repülés fejlődésével és a hazai aviatika helyzetével együtt változott a repülőbemutatók szerepe. Az első világháború előtt a repülés népszerűsítése volt a fő cél. Az első magyar repülőszervezetek a repülőversenyek, repülőnapok által igyekeztek az emberek figyelmét felhívni a repülés támogatásának fontosságára. Törekvésüket nehezítette, hogy a magyar aviatikusok csak nehezen tudtak eredményt felmutatni az elkészült repülőgépekkel, mivel szinte semmilyen segítséget nem kaptak. Éppen ezért határozták el, hogy vidéken is bemutatókat fognak tartani, ahol némi bevételre tehetnek szert. A nagy háborút követően azonban alapvető változások történtek a repülésben, melyek átformálták a repülőnapok képét is. A cél ekkor már az antant előtt rejtett légierő képességeinek demonstrálása volt, illetve a lassan újjáéledő repülés propagálása. A program ezáltal és a modernebb repülőgépeknek köszönhetően összetettebb, látványosabb lett, mondhatni elérte napjaink repülőnapjainak szintjét. Mivel sokan csak a légi bemutatók során kerülhetnek közelebb a repüléshez, ezek szerepe továbbra is fontos marad.

The Role of Air Shows in Hungary

From the Beginning of Flying until the Second World War

The first moment of Hungarian powered aircraft started with an air show when the French aviator, Louis Blériot, appeared over Budapest, on 17th October 1909. His flight made a great impression on Hungarian aviators, it was perhaps more important, however, that the incredulous crowd could experience that man is indeed capable of flying, we conquered the air. This was probably the most important message of the first air show. Later the role of air shows was changed due to the development of flight and the status of Hungarian aviation. Before the First World War, the main purpose of air shows was to popularize aviation in Hungary. The first Hungarian aviation organisations tried to call people's attention to the importance of supporting aviation by organizing air shows and competitions. This was encumbered by the fact that aviators could not show significant results without financial help, so they decided to perform in the countryside in order to make some profit. After the Great War, aviation changed significantly and this implied alterations in role of air shows as well. The primary aim became to demonstrate the power of the secret air force and to propagate the renascent aviation. As a result of this and due to more modern airplanes, the programme of air shows became more complex and spectacular, reaching the level of today's air shows.



Tóth Bálint

REPÜLŐNAPOK SZEREPE MAGYARORSZÁGON

A repülés kezdetétől a második világháborúig

Repülőnap Hatvanban

a Magyar Aeró szövetség védnöksége alatt

folyó hó 16-án vasárnap délután fél 3 órakor
a Zagyvahid melletti téren

PRODAM GUIDÓ

okl. pilóta,

aki először repült BUDAPEST fölött, többször átrepülte az Adriai tengert,
s több első díj győztese,

látványos felszállást tart.

A program főbb pontjai:

körök, nyolcas alakok, sikló és zuhanó leeresz-
kedések megállított motorral és a pilóta-vizsga
bemutatása.

Helyárak: Starthely 3 korona, Ülőhely 2 korona, állóhely 60 fillér.

Jegyek előre válthatók JOSEPOVITS EMIL fűszerüzletében.

Esős idő esetén a felszállás egy másik hirdetett napon
lesz megtartva, amelyre a váltott jegyek érvényesek.

Pártoljuk a magyar repülőembert!

Repülőnapok ma is a legnépszerűbb események közé tartoznak, olykor emberek százazrei figyelik a látványos repülőbemutatókat. A repülőműsorok képe, programja sokat változott az idők során, együtt haladt a repülés technikai fejlődésével. A magyarországi repülőnapok áttekintése során azonban a hazai repülés története és ebben a bemutatók szerepe is kirajzolódik előttünk. Az alábbiakban megpróbáljuk bemutatni, melyek voltak azok a nagyobb bemutatók, amelyek a repülés népszerűségét kívánták növelni a kezdetekben, milyen módon és sikerrel tartottak repülőnapot az országot bejáró pilóták és végül hogyan festett egy látványos, összetett program a két világháború között. Természetesen azokat a fontosabb bemutatókat érintjük, amelyek a fenti szempontok szerint meghatározók lehetnek, elsősorban a szaklapok és a napilapok beszámolóí alapján. Mindezek előtt viszont röviden ismeretjük, hogy mit értünk repülőnap alatt, és milyen rendeletek alapján rendezték meg azokat a tárgyalt időszakban.

A repülőnap olyan látványos repülőműsor, ahol a pilóta bemutatja repülőtudását és a repülőgép képességeit, teljesítményét a közönség előtt. Gyakran más rendezvényekkel (repülőtalálkozók, állami ünnepek stb.) egybekötött esemény, de a különböző repülőversenyek megnyitója, illetve zárása alkalmából is rendeznek repülőnapot.¹ Leginkább a légi bemutatók és műrepülések adják a fő program magját, de vannak kifejezetten kiállítás jellegű rendezvények is, ahol csak a földön szerepelnek a repülőeszközök. Kezdetben többnyire a repülés propagálásáért, anyagi támogatásáért rendeztek repülőnapokat, manapság már inkább kereskedelmi céllal, hogy a potenciális vásárlók megtekinthessék a levegőben is a kínált repülő típusokat.

Mivel eleinte nem volt még kialakult légiforgalom, különösebben nem szabályozták a repüléseket. A sorozatos géptörések miatt a közönség viszont folyamatos veszélynek volt kitéve. 1914-ben a belügyminisztérium egy körrendeletben utasította a városi és vármegyei törvényhatóságokat, hogy a repülőbemutatóknál „külön gond fordítandó arra, hogy azok a közbiztonságra és közrendre veszélyessé ne váljanak s a közönség életbiztonsága megóvassék [...] addig is, míg a légjárművekre vonatkozó általános érvényű szabályzat kiadatnék”.²

Az első világháborút követően azonban már más volt a helyzet. A trianoni békeszerződés repülési tilalma után a magyarországi repülés már szabályozott keretek között indult újra. A kormány 10270/1922. M.E. számú légi közlekedésről szóló rendeletében

¹ „Repülőnap” szócikk. In: *Repülési lexikon* 2. kötet, Akadémiai Kiadó, Budapest, 1991. p. 260.

² „Légijárművel repülőbemutatók engedélyezése.” *Pest-Pilis-Solt-Kiskun Vármegye Hivatalos Lapja* 1914. január 22. p. 26.

megfogalmazta például azt is, hogy a „látványos felszállásokat és repüléseket, úgyszintén repülőversenyeket csak a légügyi hatóság előzetes engedélyével szabad rendezni”.³ Emellett leírták, hogy – függetlenül a bemutatóktól – a „helységek, sűrűn lakott helyek, műszaki és egyéb értékes létesítmények, bekerített területek, embertömegek vagy állatok sokasága felett tilos oly alacsonyan repülni, hogy a repülés vagy az esetleges kényszerleszállás személyeket vagy tárgyakat veszélyeztessen”.⁴

A 92.200/1935. K.M. számú rendeletben már egész pontosan meghatározták a repülőbemutatókra vonatkozó szabályokat. Eszerint „látványosnak kell tekinteni azt a repülést, amely az e célra egybegyűlt közönség előtt szórakoztatás, propaganda, oktatás vagy hasonló célból légi járóművek teljesítményeinek bemutatására szolgál”.⁵ A repülőnapok rendezésére a belügyminisztériumtól kellett engedélyt kérni, amit az a kereskedelemügyi minisztériummal egyeztetve adott meg. A rendelet alapján ügyelni kellett arra, hogy a nézőtér és a repülésre szolgáló terület (legyen akár gurulóút) között 20 méter széles, semleges sáv húzódjon. Szabályozták a felszállást és a leszállást is, illetve meghatározták, hogy a nézőteret 200 méternél kisebb távolságban és magasságban nem lehet megközelíteni. Műrepülés során a gyakorlatokat 400 méterrel alul tilos végezni, a dugóhúzó⁶ gyakorlatot pedig 500 méter magasságban be kell fejezni. A műrepülések alatt a repülőszemélyzetnek ejtőernyővel kell rendelkeznie. A rendeletben részletesen megfogalmazták, hogy milyen repülőterek felelnek meg a repülőnap rendezésére, milyen üzembiztonsági szabályoknak kell eleget tenni. Például a közönséget kordonnal kell elválasztani és biztosítani kell megfelelő karhatalmat is a repülés rendjének biztosítására. Az utolsó fejezet egyik paragrafusa pedig így szól: „Ha a látványos repülést vagy ejtőernyőugrást nem közhasznú cél érdekében rendezik, tiszta jövedelmének 30 százalékát a mindenkori magyar repülősport-főhatóságnak kell beszolgáltatni.”⁷

A továbbiakban nézzük meg, melyek voltak azok a főbb repülőnapok, amelyek a repülés népszerűsítését szolgálták és hatással lehettek az akkori vagy az elkövetkezendő aviatikus generációra.

3 „Közlekedés.” *Belügyi Közlöny* 1922. (27) 58. p. 2403.

4 „Közlekedés.” 1922: 2402.

5 „Közlekedés.” 1922: 2402.

6 A dugóhúzó olyan műrepülő elem, amely során a repülőgép egy képzelt hengerpaláston lefelé pörgő autorotációs mozgást végez (‘Dugóhúzó’ szócikk. In: *Repülési lexikon* 1. kötet, Akadémia Kiadó, Budapest, 1991. p. 198.).

7 „Repülőversenyek.” *Belügyi Közlöny* 1935. (40) 15. p. 286.

A repülés népszerűsítése

1909. október 17-e fontos dátum a magyar repülés történetében, Magyarországon ekkor jelent meg a levegőben először motoros repülőgép, egyben ez jelentette az első repülőbemutatót is. E vasárnapi napon egy francia pilóta, Louis Blériot emelkedett a magasba Budapesten, aki ekkor már világhírű pilóta volt, hiszen néhány hónappal budapesti bemutatója előtt repülte át a levegőnél nehezebb szerkezettel elsőként a La Manche csatornát. Sikeres repülése után Európa fővárosaiban tartott bemutatókat, így – Bécset is megelőzve – a Magyar Aero Club is elhívta Budapestre. A bemutató előtt a repülőgépe a Vigadó nagytermében volt megtekinthető, míg a repülés helyszínének az Üllői út melletti kis-rákosi gyalogsági gyakorlóteret jelölték ki.⁸

Az előkészületek már hetekkel korábban megkezdődtek, felépült az udvari sátor, a kerítés, a padsorok és a deszkalelátók is.⁹ Erre az alkalomra a „Blériot felszállása” táblával ellátott villamosok pedig egészen a nézőtérig közlekedtek. A repülőtéren különböző nézőhelyek lettek kialakítva, a legdrágább, egy négyszemélyes páholy 100 koronába került, a tribünülések 5–30 koronába, míg az állóhelyért csak 1 koronát kellett fizetni.¹⁰ A borsos jegyárak¹¹ ellenére a bemutató napján több mint 200 000 ember gyűlt össze a gyakorlótéren. Az egyre türelmetlenebb közönséget különböző jelentésű zászlójelekkel tájékoztatták az aktuális helyzetről.¹² Négy óra után pár perccel végül a levegőbe emelkedett a gép. A francia pilóta három felszállást hajtott végre, amely során több kört, illetve nyolcast írt le és néhányszor a közönség felé repülve végzett kisebb zuhanó manővereket.¹³ Egyértelmű sikert aratott és egyben meggyőzte a kételkedőket, hogy az ember képes a levegőnél nehezebb járművel is repülni.

8 „Blériot Budapesten.” *Nemzeti Sport és az Automobil*. 1909. október 16. p. 7.

9 Csanádi Norbert – Nagyvárad Sándor – Winkler László 1977: *A magyar repülés története*. Műszaki Könyvkiadó, Budapest.

10 „Blériot Budapesten.” 1909: 8.

11 Később keserűen jegyezte meg emiatt egy képviselő dr. Boda Dezső főkapitánynak, hogy: „Szégyen, hogy ilyen óriási tömeg dokumentálja a magyar élhetetlenséget. A jegyekért százazretet fizettek ki, a miből Blériot elviszi a maga jól megérdemelt ezreit, de hát azért, a mi summát itt kiadtak, husz-harmincz világhírű madárembert is hozathattak volna. S a mi fontosabb: támogathattuk volna a száználmasan küzködő magyar aviatikusokat, sőt akár tíz repülőgépet is lehetett vón’ vásárolni, csináltatni.” („Magyar aviatikusok.” *Vasárnapi Ujság* 1909. november 14. p. 959.)

12 A rendezők magyarító cédulákat osztottak a nézők számára, amivel megérthették a zászlók színnyelvét. A fehér zászló túl erős szelet, a fekete-fehér kisebb elhárítható hibát, a fekete a felszállás eltörlését, a fehér-piros a hamarosan következő felszállást, a piros a startot, a piros-fekete a szünetet, míg a kék az újabb felszállást jelentette. A sárga zászló felvonásával pedig azt jelezték, hogy a pilóta köszönni szeretne a közönségnek („Blériot a repülőgépén.” *Budapesti Hírlap* 1909. október 19. p. 7.)

13 „Blériot a repülőgépén.” 1909: 7–8.

A bemutató nagy hatással volt a hazai kísérletezőkre, így megfelelő löketet adott a magyar repülés fejlődésének. A jól sikerült eseményen felbuzdulva a Magyar Aero Club elhatározta, hogy nemzetközi repülőversenyt rendez Budapesten. Az ilyen fajta esemény – ahogyan a neve is sugallja¹⁴ – nem sorolható a kimondott légi bemutatók közé, itt inkább a repülés, mint technikai sport jelenik meg. Mégis érdemes röviden megemlíteni, hiszen ebben az időben minden levegőbe emelkedő repülőgép látványosságnak számított, és ezek ugyanúgy a repülés népszerűsítését is szolgálták, mint a légi bemutatók. Ráadásul ezen a versenyen a leghíresebb külföldi pilóták mérhették össze tudásukat.

A nemzetközi repülőversenyt a rákosmezei repülőtéren 1910. június 5–15. között hirdették meg, de az időjárás bizonytalanságával is számolva a június 20-a is szerepelt, mint lehetséges utolsó nap. Végül a tényleges zárónap június 17-e lett. Harminc külföldi és tizenhat magyar pilóta nevezett, de végül ennél kevesebben álltak rajthoz.¹⁵ A magyarokat csak hárman képviselték: Adorján János, Horváth Ernő és Székely Mihály, mivel többek között az esélyesnek tartott Zsélyi Aladár a verseny előtt öt nappal zuhant le gépével és kórházba került.¹⁶ A versenyen meglepő eredmények, nagy rekordok nem születtek, de a sokszor viharos időjárás nem is kedvezett a versenyzőknek. A különböző versenyszámokat végül sorra a külföldi pilóták nyerték, ami nem volt meglepő, hiszen nagyobb anyagi támogatottsággal és jobb teljesítményű repülőgépekkel rendelkeztek.¹⁷ A már említett három magyar versenyző az utolsó napon a nemzeti díjért indult versenybe, de jócskán elmaradva a francia, német, osztrák és orosz társaiktól csak rövid, egyenes repüléseket tudtak produkálni. Horváth Ernő, aki végül a versenyszám győztese lett, 8 másodperc alatt 108,3 métert tett meg.¹⁸

Bármilyen lehangolóan is tűnt ez az eredmény, a lebonyolított verseny mégis jobban ösztönözte a magyar tervezőket és pilótákat. A város nem profitálhatott a remélt módon a versenyből, a későbbi kimutatások alapján az idegenforgalmat sem növelte,¹⁹ és

14 Az 1924-ben kiadott *Révai Nagy Lexikonában* az alábbi olvasható a repülőverseny szócikk alatt: „a repülőgépek teljesítménye és fejlődése mértékének bizonyos időközökben való megállapítására szolgáló intézmény, amelyet a múltban propaganda-célokból ú.n. látványos repülésekkel kapcsoltak egybe és így nagy közönség jelenlétében sportszerű keretek között bonyolítottak le, újabban azonban ebbeli jellegükből mindinkább veszítenek, mert kiírásuk alkalmával a díjakat olyan feltételekhez kötik, amelyeknek következtében a R.-ek a gépek műszaki versenyévé alakulnak át, stb.” (‘Repülőverseny’ szócikk. In: *Révai Nagy Lexikona* 16. kötet, Révai Testvérek Irodalmi Intézet Rt., Budapest, 1924. p. 190.) Ebből is kitűnik, hogy a repülés kezdeti időszakában még gyakran összemésődött a „repülőnap” szó jelentésével, és a korabeli újságcikkek is keverték a használatukat.

15 Szabó 2013: 267–268.

16 Szabó 2013: 271.

17 Rév 1980: 36–37.

18 „Nemzetközi repülőversenyek. Reasszumálás.” *Magyar Automobil- és Repülőgép-Újság* 1910. július 1. p. 4.

19 „Tanácsi előterjesztés az idegenforgalom fokozására megindítandó tevékenység ügyében beadott indítványok folytán.” *Fővárosi Közlöny*. 1. melléklet. 1912. (23) 45. p. 6.

üzleti szempontból egyenesen veszteséget hozott.²⁰ A hazai repülés fejlődésének azonban annál hasznosabb volt és ez meglátszódott az ezt követő időkben.

Dr. Kutassy Ágoston még 1910 végére teljesítette a pilótavizsgát, ezzel övé lett az 1. számú pilótaigazolvány.²¹ 1911. augusztus 27-én Lányi Antal honvéd hadnagy egy Blériot típusú monoplánnal Badacsony és Fonyód között átrepülte a Balatont. Augusztus 30-án Kvasz András a rákosmezei repülőtér körberepülésével megnyerte a Sacelláry-díjat.²² A nyár igazi szenzációja azonban Székely Mihály Bécsújhely és Budapest közötti repülése volt.²³

Bár az 1911 októberében megrendezett miskolci repülőbemutatón három aviatikus is szerepelt,²⁴ az igazán nagyszabású esemény a következő évben jött el, ami sokak szerint Blériot repülése és az 1910-es nemzetközi repülőverseny után a legnagyobb volt az országban. Kihhasználva, hogy augusztus 20-ra vidékről is több ezren utaznak a fővárosba, nemzeti repülőversenyt hirdettek.²⁵ A rákosi repülőtéren megtartott Szent István-napi versenyt utólag inkább nemzeti repülőnapnak nevezhetnénk, ahol a magyar pilóták együttesen bemutatkozhattak. A versenynek meghatározott programja nem volt, a nevezők nem indultak külön a magassági vagy az időtartam versenyre, hanem mindenki a repülése alapján kapott pontokat. Például aki a tér egyik oldaláról átrepült a másikra, 1 pontot kapott, aki egy nyolcast írt le, az 2 pontot.²⁶

Az első nemzeti repülőversenyt maguk az aviatikusok, pontosabban az ún. Egyesült Aviatikusok rendezték. Az érdekszövetség a rákosi pilótákból alakult meg, azzal a céllal, hogy az országban rendezendő repülőnapok jövedelméből finanszírozzák a repülést és támogathassák a tagokat. A Szent István-napi verseny bevételét szét kívánták osztani egymás között, sőt, azoknak is jutott, akik nem neveztek az eseményre.²⁷ Természetesen a sajtó inkább az aviatika népszerűsítését látta ebben, miszerint az Egyesült Aviatikusok „repüléseikkel szívet gyönyörködtető módon fogják dokumentálni, hogy

20 A repülőverseny pontos vesztesége 500 000 korona volt, ennek a felét aztán a főváros magára vállalta, lásd Rév Pál 1980: „Az első nemzetközi repülőverseny Budapesten.” *Budapest* (18) 6. pp. 36–37.

21 Dalia László 1987: *Repülő emberek*. Sportpropaganda Vállalat, Budapest. p. 48.

22 Csanádi et al. 1977: 46.

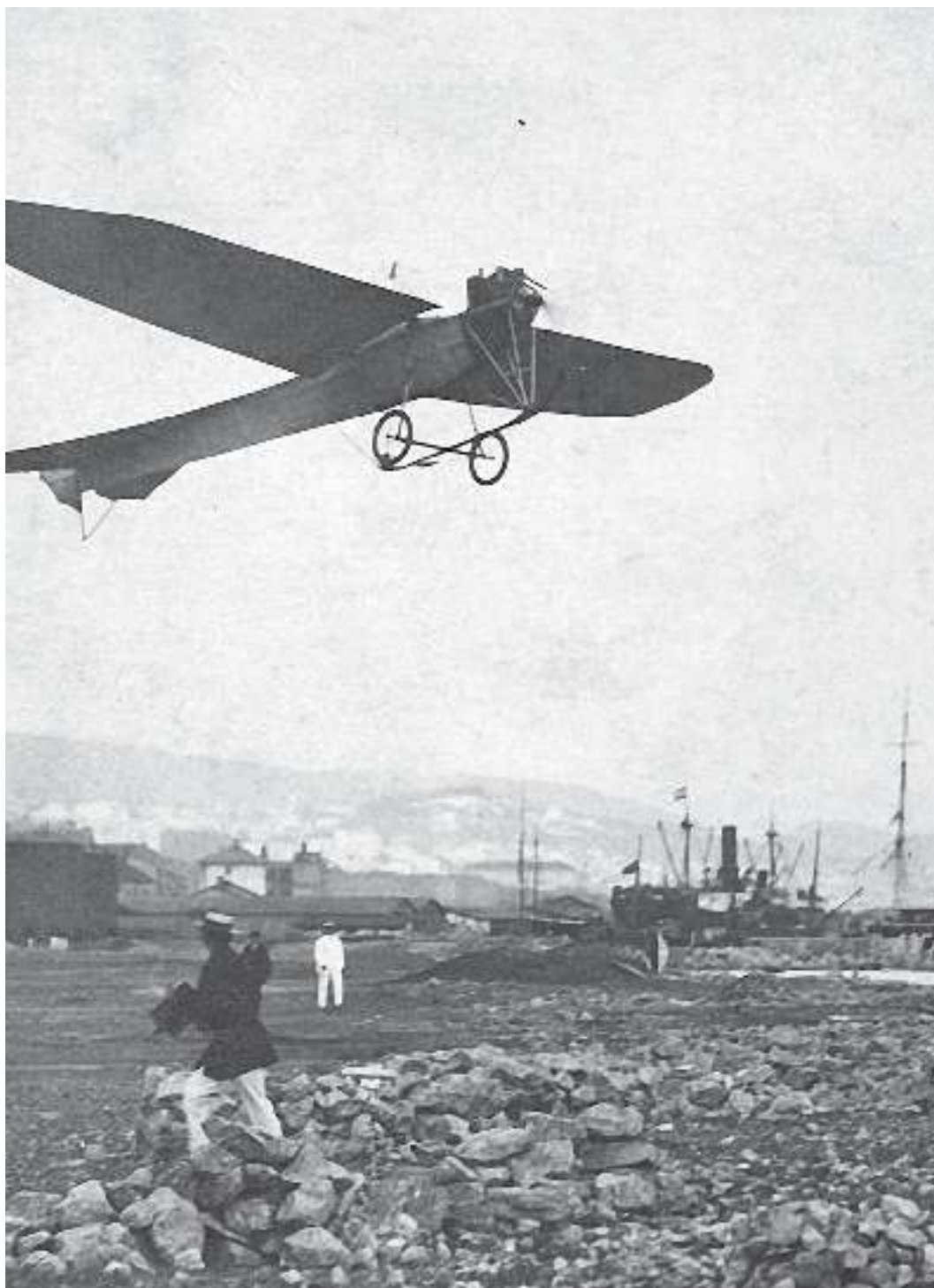
23 „Székely Mihály.” *Magyar Automobil és Repülőgép-Újság* 1911. augusztus 1. pp. 1–2.

24 A Magyar Géprepülő Szövetsége hirdette meg a bemutatót 1911. október 15-re, amin Kvasz András, Lányi Antal és Prodam Guidó vett részt. A tüzéségi gyakorlóterén zajló repülőnap kis híján elmaradt a rendkívül erős szél miatt. Csak Kvasz András tudott érdemben repülni, míg Prodam Guidó gépe felborult a szélben. Másnap Kvasznak sem volt már szerencséje, a még mindig erős szél miatt lezuhant és összetörte a gépét („A miskolci repülőnapok.” *Magyar Automobil és Aviatikai Szemle* 1911. október 22. p. 10–11.).

25 Fejér Imre: „Nemzeti repülőverseny Szent István napján.” *Pesti Hírlap* 1912. augusztus 10. p. 8.

26 „A Szent István-napi repülés.” *Az Újság* 1912. augusztus 20.

27 „Szentistvánnapi repülőnap a Rákoson.” *Pesti Hírlap* 1912. augusztus 16. p. 12.



Prodam Guidó repülése Fiumében 1911-ben

a magyar teremtő erő és alkotni tudás a magasabb régiókba is fellendíti honfiainkat, a nemzetet, az országot”.²⁸

Az eseményre meghívást kapott a horvát Novák Károly és Steinschneider Lilly, az első magyar pilótanő is.²⁹ Már az előkészületek alatt is izgatottak voltak az emberek, főleg azután, hogy három nappal a verseny előtt a pilóták egy alkatrész-kereskedő cégtől erőszakkal vittek el egy nekik kiutalt, de addig visszatartott motort. A kereskedelmi minisztérium ugyanis kölcsönmotorokkal támogatta meg korábban a repülőgép-építőket, köztük Kolbányi Géza mérnököt is. A külföldi motort a Vas Géza és fia cég rendelte meg, de mivel a minisztérium nem fizette még teljesen ki, az üzletben őrizték azt. A verseny vésszen közeledett, ezért a pilóták elhatározták, hogy ha kell, erőszakkal is elrabolják a 100 LE-s Argus motort. Az elhatározást tett követte, amiből rendőrségi ügy lett.³⁰ Az esetet a lapok is megírták, ami kiváló reklámnak bizonyult.

A rendezvényre az 50 filléres és 1 koronás belépők szinte minden trafikban és kávéházban kaphatók voltak. A főváros vezetőségének köszönhetően megtörtént a repülőtér portalanítása, illetve zászlókkal való feldíszítése is.³¹ Habár százezres tömegre számítottak, végül nagyjából ötvenezres nézősereg jelent meg a rákosmezei repülőtéren, és délutánra már szinte minden hely foglalt volt.

Elsőként Kvasz András emelkedett a levegőbe, aki rossz állapotban lévő motorja miatt csak 20–25 méteren repülhetett, ám így is 11 kört írt le. Őt követte Prodam Guidó a Horváth III. monoplánnal, de sajnos motorhiba miatt egy rövid kör után leszállni kényszerült.³² Novák Károly, a horvát pilótajelölt viszont rendkívül szép repülést produkált, ami a közönségből hangos éljenzést váltott ki. Mercep Mihály zágrábi konstruktor monoplánjával mintegy 30 percig körözött a repülőtér felett. „Ő mentette meg a repülőnap becsületét,”³³ ahogy az egyik aviatikai lap fogalmazott.

Ezután újra Prodam és Kvasz próbálkozott, de eredménytelenül. Lányi Antal hadnagynak sem volt szerencséje aznap és csak a pálya felett tudott végigrepülni. Csalódottan szállt le néhány kör után Dobos István is, mert neki sem működött jól a Svachulay Sándor tervezte Albatros gépén a motor.³⁴ Talán a legszomorúbb Steinschneider Lilly volt, akinek csak késve érkezett meg a repülőgépe Bécsújhelyről, így ő fel sem szállhatott.

28 Fejér 1912: 8.

29 „A Szent István-napi repülőverseny.” *Budapesti Hírlap* 1912. augusztus 20. p. 11.

30 „Az erőszakkal elvitt motor.” *Magyarország* 1912. augusztus 18. p. 6.

31 „A Szent István-napi repülőverseny.” *Pesti Hírlap* 1912. augusztus 18. p. 8.

32 „A szentistvánnapi repülőverseny.” *Magyarország* 1912. augusztus 22. p. 7.

33 „A nemzeti repülőnap.” *Magyar Automobil-Ujság Magyar Repülőgép-Ujság* 1912. (10) 16. p. 12.

34 „A szentistvánnapi repülőverseny.” 1912: 8.



A III. osztályú nézőtér és a gépkocsiparkoló a mátyásfüldi repülőnapon

Ennek ellenére a tömeg lelkesen üdvözölte, amikor megjelent.³⁵ Sokat várt a közönség Székely Mihály repülésétől, de hiába, a folyamatosan uralkodó erős szél ugyanis a felszállás után a földhöz vágta a repülőgépet. A vérfagyasztó látványtól rémület fogta el az embereket, különösen menyasszonyát, de még mielőtt a mentők automobilja a roncs-hoz ért volna, a pilóta integetve mászott elő, jelezve, hogy nem esett nagyobb baja.³⁶

Már sötétedni kezdett amikor utolsóként Takács Sándor felszállt a Kolbányi géppel, amely az elrabolt Argus motorral repült. A még mindig erős szélben olyan vakmerő és látványos bemutatót tartott, hogy a leszállása után az éljenző tömeg a vállára vette és úgy vitte a hangárjához.³⁷ A rendezők számára a repülőnap végül a sok kudarc ellenére sikerrel zárult. Az Egyesült Aviatikusoknak 16 000 koronát sikerült összegyűjteniük, ebből

35 „Repülőnap a Rákoson.” *Budapesti Hírlap* 1912. augusztus 22. p 10.

36 „A szentistvánnapi repülőverseny.” 1912: 7.

37 „A nemzeti repülőnap.” 1912: 12.

3500 koronát emésztettek föl a rendezés költségei. A maradék összeg 10 százalékát az egyesület anyagraktárára tették félre, míg 10 százalékot kaptak azok, akik nem repültek a versenyen, 80 százalék jutott így az ott szereplő pilótáknak.³⁸ És mit érezhetett a repülőnap után a publikum? Erre talán az alábbi mondat a legjobb válasz: „Közönségünk Szent István napján bebizonyította, hogy nem veszett el a magyar aviatika számára, csak lethargiába esett, amelyből megfelelő cselekvéssel könnyen fel lehet ébreszteni.”³⁹

Ez a cselekvés pedig egy évvel később, 1913-ban érkezett el ismét. Augusztus 20-án ugyanis újra megrendezték a Szent István-napi repülőnapot Rákoson, amely hasonlóan látványosnak ígérkezett, hisz az előző óta nem volt alkalom, ahol ennyi magyar pilóta szerepelt volna egy napon. Szigorítottak a nevezés feltételein, mivel csak okleveles pilóta jelentkezhetett. Ez alapján a rákosi pilóták közül Dobos István, Prodam Guidó, Lányi Antal, Kvasz András és Székely Mihály nevezett be, míg Bécsújhelyről Steinschneider Lilly és Wittmann Viktor indultak a versenyen.⁴⁰ Összesen hat versenyszámot hirdettek meg: I. magassági, II. időtartam, III. időtartam (a felszállások összes idejére), IV. gyorsasági (a leggyorsabb kör), V. leszállási (egy 100×100 méteres négyzetben kell landolni, minél közelebb a közepéhez), VI. a leggyorsabb nyolcas versenye. A díjak összege összesen 9500 korona volt, emellett lehetett indulni a Szent István-díjért is, amely 1000 koronát és egy vándordíjat jelentett. Utóbbiért azok pályázhattak, akik az I., II., és IV. versenyszámban helyezést értek el.⁴¹

A helyszínre a Keleti pályaudvarról induló vonatokkal és villamosokkal, illetve a cinkotai helyi érdekű vasúttal lehetett kijutni. Délután fél kettőkor egy különvonatot is indítottak.⁴² A jegyeket elővételben a trafikoknál vagy a rendezvényre tartó különkocsikon is megvásárolhatták. A belépők egyben sorsjegyek is voltak, amelyek tulajdonosai között 1000 koronát sorsoltak ki.⁴³ A repülőnapon a nézőközönséget 50 000 korona értékben biztosították repülőbaleset esetére.⁴⁴

A verseny napján a repülőtér környékét már kora délután ellepte az ingyenes nézők tömege, mivel a versenyteret kerítéssel nem tudták elkeríteni, a rendőrkordon pedig csak délutánra állt fel.⁴⁵ Ezalatt a belvárosban komoly harc folyt azért, hogy egy-egy zsúfolt

38 „Aviatika.” *Budapesti Hírlap* 1912. augusztus 30. p 5.

39 „A nemzeti repülőnap.” 1912: 11.

40 „A rákosi repülőnap.” *Pesti Napló* 1913. augusztus 17. p 7.

41 „A Magyar Aero Szövetség Ő cs. és kir. Fensége József főherceg fővédősége alatt álló Országos Bizottsága által Szent István-napján f. évi augusztus hó 20-án délután ½ 3 órakor Budapesten, Rákoson rendezendő repülőversenyének feltételei.” *A Magyar Aero Szövetség Hivatalos Lapja* 1913. augusztus 1. pp 2-4.

42 „A magyar pilóták napja.” *Pesti Napló* 1913. augusztus 20. p 16.

43 „Repülőnap a Rákoson.” *Budapesti Hírlap* 1913. augusztus 7. p 9.

44 „A magyar pilóták napja.” 1913: 16.

45 „Ünnep után.” *A Magyar Aero Szövetség Hivatalos Lapja* 1913. szeptember 1. p 3.

villamosra felférjenek az emberek, hogy időben kiérkezzenek. Mintegy 30–40 000 ember volt kíváncsi a pilóták repülésére.⁴⁶ „A nézőtér egész világvárosi képet öltött. Szébb-nél-szebb automobilonok és fogatok tábora, ragyogó szép asszonyok és leányok pompás toalettekben, a várakozás és kíváncsiság pirja kiül az arcokra, felcsendül a katonazene és a pattogó induló víg hangjaiba ritmikusan szövődik át az első startoló pilóta motorjának nótája”⁴⁷ – írja Fejér Imre néhány évvel később könyvében.

A próbarepülések után kezdődhetett a verseny, a pilóták sorra felszálltak. Közülük Wittmann Viktor Etrich gépével egyre magasabbra emelkedett és elérte az 1220 méteres magasságot is, megdöntve ezzel az addigi⁴⁸ magyar rekordot.⁴⁹ Mellette (pontosabban alatta) Dobos István, Lányi Antal és Székely Mihály volt még a levegőben. Utóbbi számára az 1912-es Szent István-napi repülónaphoz hasonlóan ez sem alakult szerencsésen. Már a felszállás előtt nehezen indult be a motor, majd ezt követően 600 méter elérése után leszállni kényszerült. A leszállás közben azonban a gép hirtelen előrebillenve zuhanni kezdett. Székely nem messze a földtől kiesett a repülőgépből, és talán ennek köszönhető az életét, mert komolyabb sérülést nem szenvedett, míg a repülő a lóversenypályán ért földet és teljesen összetört.⁵⁰

Steinschneider Lilly gépét szintén baleset érte. A verseny során másodszor a magassági versenyhez szállt fel, azonban 80–100 méternél magasabbra nem merészkedett és inkább a leszállást választotta. Már a földön gurult, amikor a repülőgép kereke a homokban elakadt, a gép pedig fejre állt. A pilótanőnek szerencsére nem esett baja. Kvasz Andrásnak is a futóművével akadt gondja, mivel a startnál a jobb oldali kereke levált a géperől és a földre esett vissza. A szerencsétlen helyzetben a pilóta azonban bravúros ügyességgel tette le a repülőt.⁵¹ Prodam Guidó motorhibával küszködött, amit a verseny alatt nem sikerült rendbe hozni, így ő fel sem szállhatott.⁵²

A két bécsújhelyi pilótán kívül Dobos István és Lányi Antal szerepelt még jól a versenyen. Utóbbi 6,25 méterrel nyerte a leszállási versenyt, Dobos pedig a leggyorsabb nyolcas versenyben remekelt és megnyerte azt.⁵³ A versenyen kívül Schonovszky Brúnó főhadnagy mutatott be látványos repülést, amit szintén nagy éljenzéssel fogadott

a közönség.⁵⁴ Az eseményt végül egy pilótajelölt, Tóth József engedély nélküli spontán bemutatója zárta. Tóth kellő képzettsége, bár ekkor magabiztosan repült, valójában nem volt még meg, emellett a gépe sem volt tökéletes állapotban. Ezek után érthető, hogy a Magyar Aero Szövetség (MAeSZ) vezetőségénél riadalmat okozott a pilótajelölt vakmerő bemutatója, amit kb. 80 méterrel a közönség feje fölött hajtott végre, nagyban veszélyeztetve azt. Persze a nézők nemigen érzékelték ezt, sőt, inkább élvezték a műsort.⁵⁵ Amikor pedig meghallották, hogy szabálytalanul szállt fel, a válasz ez volt: „Tessék nyugodtan lenni, igazolványa ugyan nincsen, de jobban repül, mint akármelyik.”⁵⁶

A versenyen összesen 8200 koronát nyertek a pilóták, a legeredményesebb Wittmann Viktor volt, aki három számot is megnyert, ám egyikük sem kaphatta meg a szabályok szerint a Szent István-díjat.⁵⁷ A pilótajelölt incidensét és a baleseteket leszámítva sikeresen zárult a repülőverseny. Habár bevételeiben elmaradt az előző évi repülónaptól, a repülőteljesítményt tekintve viszont annál szebb eredményt hozott. Az Aero Szövetség lapja ezek után büszkén írta, hogy „1913. augusztus 20-ika határnap a magyar aviatika történetében [...] s a mit a szentistvánnapi eredmény hozott, sokkal több, mint minden, a mit a nyugat produkál. A semmiből lábra állott, a semmiben el nem pusztult, a csaknem magára hagyott magyar aviatika, a néhányszor porrá lett aviatikus remény, s mint a mesebeli phönix, kikelt hamvaiból, s egy merész, elhatározó lendülettel ott röpködött isteni magasságban.”⁵⁸

Valóban, ezután mintha ebben az „isteni magasságban” maradt volna a magyar aviatika „főnixmadara,” mivel szép és jelentős eredmények születtek az ezt követő versenyeken. A repülés népszerűsítése azonban egy év múlva megint a háttérbe szorult. Az 1914. július 26-án megrendezett pöstyéni versenyen hiába szerepeltek szépen a pilóták, az embereket már a háborús készülődés érdekelte jobban. Az a tömeg, amely korábban a látványos repülőbemutatók után tört ki üdvözlésben, két nappal később már a háború kitörését éljenezte.

46 „A rákosi repülónap.” *Budapesti Hirlap* 1913. augusztus 22. p 7.

47 Fejér 1917: 107–108.

48 A rekordot még Louis Paulhan francia pilóta állította be az 1910-es budapesti nemzetközi repülőversenyen, miután a magassági versenyt 1060 méterrel megnyerte („Nemzetközi repülőversenyek. Reasszumálás.” 1910: p 2.).

49 „Ünnep után.” 1913: 3.

50 „A rákosi repülónap.” 1913: 7.

51 „A verseny balesetei.” *A Magyar Aero Szövetség Hivatalos Lapja* 1913. szeptember 1. p 11.

52 *A Magyar Aero Szövetség Hivatalos Lapja* 1913. szeptember 1. p 8.

53 „Ünnep után.” 1913: 3.

54 „A rákosi repülónap. A verseny.” *Budapesti Hirlap* 1913. augusztus 22. p 7.

55 „Levegőbuborékok.” *A Magyar Aero Szövetség Hivatalos Lapja* 1913. szeptember 1. p 7.

56 „A rákosi repülónap. A verseny vége.” *Budapesti Hirlap* 1913. augusztus 22. p 8.

57 „Ünnep után.” 1913: 3.

58 „Ünnep után.” 1913: 1–2.

**A
REPÜLŐNAP
NOVEMBER HÓ 5-ÉN
VASÁRNAP**

**d. u. 3 órakor lesz megtartva
a SÓSTÓI katonai nagy gyakorlótéren.**

Felrepül: TAKÁTS SÁNDOR
kiváló aviatikus a katonai léghajós osztály volt pilótája

KOLBÁNYI GÉZA konstruktőrnek saját készítményű és eddig a legnagyobb sikert elérő monoplánján.

Jegyek előre válthatók Krausz Vorona dohányüzemében, Eisler Adolf papirtüzetében és felszálláskor a színhelyen.

A felszállás szeles időben is meg lesz tartva.

„Ha kell, egy oldal szalonnáért is repülök...”

A fenti kijelentést Kvasz András Pesti Hírlapnak adott nyilatkozatában olvashatjuk, miután pilótatársai elhatározták, hogy kartellbe lépnek és 2000 korona alatt nem vállalnak bemutatót sehol. Kvasznak nem tetszett a döntés: „Eleget koplaltam és szenvedtem, élni is akarok egy keveset.”⁵⁹ Neki pedig a szegénységét nem kellett bizonyítgatni különösen, hiszen róla terjedt el az a hír, hogy a repülőtér környéki varjakat fogyasztotta.⁶⁰ Mindez jól példázza, hogy milyen körülmények uralkodtak Rákosmezőn, mert hasonlóan szerény módon élt a többi aviatikus is. Szinte mindenüket felemészttette a repülés, éppen ezért a legtöbben vidéken rendeztek látványos repüléseket, hogy némi bevételhez jussanak. Sok pilóta ezekkel a vidéki repülésekkel szerzett magának országos hírnevet.

Persze itt sem voltak egyszerű helyzetben. Ahogy a nagy versenyeken, úgy itt is az időjárás, a sorozatos műszaki problémák vagy a felszállásra alkalmatlan helyszín nehezítette meg a dolgukat. A „szalonnáért is repülő” pilóták persze mindent elkövettek, hogy a felmerülő problémákon felülkerekedjenek és a bevételük meglegyen. Akár a következő hétvégén is megismételték a repülést. Általában egy impresszárió segítségével szervezték meg a bemutatót az adott városban; ezek a vállalkozók hívták el őket repülni, cserébe a bemutatóból befolyt pénz egy részét megkapták. Miután megállapodtak, a pilóta a szerelőgárdájával együtt a szétszerelt repülőgépet vasúton elküldte a repülés helyszínére, ahol aztán összeszerelték és igyekeztek védett helyet találni neki a bemutatóig. Ezekben a vállalkozókban azonban nem minden esetben lehetett megbízni.

Ez történt Keszthelyen is, amikor 1912. augusztus 15-én Kvasz András mutatott be látványos repülést. A bemutatót megelőző napon terepszemlét tartott a felszállópályán, majd a próbarepülése során egy rövid leszállást hajtott végre a hévízi Sorg szálló mellett. Másnap 1000 ember gyűlt össze a gyakorlótéren izgatottan várva a felszállást. Halden Elemér, aki akkor mint diák még segített Kvasz szerelőinek is, így emlékezett vissza évtizedekkel később:

[...] Kvasz szépen a levegőbe emelkedve 3–4 kört írt le a közönség felett kb. 60–80 méter magasságban, majd simán leszállt a starthely közelében. A nézőközönség az eddig soha nem látott repülést oly nagy tetszéssel fogadta, hogy leszálláskor nagy

59 „Léghajózás és repülés.” *Pesti Hírlap* 1912. július 17. p. 7.

60 Ezzel Kvasz András személye lett a repülésért akár éhen is haló aviatikus egyik motívuma. 1911-ben Szmrecsányi György például egy parlamenti vitában hozta föl példaként a varjúevést, érzékeltetve a magyar aviatika megsegítésének súlyos elhanyagolását (*Az 1910. évi június hó 21-ére hirdetett országgyűlés képviselőházának naplója*. XI. kötet. Athenaeum, Budapest, 1911).

éljenzésbe tört ki és Kvasz bemutóját lelkesen megtapsolta. [...] A nagy érdeklődésre való tekintettel kb. egy jó negyedóra után Kvasz újra felszállt, ismét leírt a közönség felett egy kört, majd elrepült a már előzőleg említett Hévíz-Sorg szanatóriumhoz, hol a réten ismét leszállt. Néhány percnyi ott tartózkodás után ismét a levegőbe emelkedett s visszaindult a repülőtérről starthelye irányában. [...] Már ekkor a levegőben láttuk, hogy Kvasz gépének egyik futókereke kissé ferdén állt s mikor mégis szerencsésen leszállt, s gépét megvizsgálta, látta, hogy az egyik futómű-támrud a futókerék közelében eltört. [...] a vállalkozó odaszaladt a géphez s hangos kiabálással megtámadta Kvaszt, hogy mert a Hévíz melletti réten leszállni anélkül, hogy erre külön megállapodtak volna. Kvasz erre azt felelte, hogy ő neki – éppen a repülés biztonsága érdekében – nem írhatja elő sem vállalkozó, sem más, hogy repülőgéppel mikor és hol és milyen okból száll le, mert ő a felelős a repülés szakszerűségét és biztonságát illetően. Egyidejűleg felszólította a közönséget, nyilatkozzék, hogy meg vannak-e elégedve. A közönség erre ismét hangos éljenzésbe és tapsba tört ki, sőt egyesek már készültek, hogy Kvaszt a vállukra emelve körül hordozzák a nézők előtt.⁶¹

Utólag kiderült, hogy a pilóta a hévízi leszállása után több száz koronával tért vissza, amit a szálló vendégei adtak neki támogatásként,⁶² míg a keszthelyi vállalkozó eközben hamis jegyeket is árusított a bemutatóra.⁶³ Mégis utóbbi tett csalásért feljelentést az említett kitérő miatt az aviatikus ellen.⁶⁴

Prodam Guidónak szintén egy impresszárió okozott kellemetlenséget azzal, hogy nem megfelelő helyszínt adott meg a felszálláshoz. Ennek a következményeit Kucséra József, az egyik szerelője írja le:

Hatvanba látványos repülést hirdettünk, [1913. november 16.] vasárnap du. 3 órakor, szombaton kivagoníroztunk, három nap óta megállás nélkül zuhog az eső! A szegény kis gépünk ronggyá ázva [...] reggel keressük a jövőendő repülőteret. Az Impresszárió kézzel lábbal magyarázza, hogy sehol sem talált jobb helyet, mint a cukorgyár előtti házak között beépített football-pályát!!? [...] Zuhog az eső, hidat kell építeni a Zagyván keresztül, hogy a repülőtérré vihessem a ládát, végre összeszereltem a gépet, az

61 Halden Elemér 1961: „Bemutató repülés Keszthelyen 1912-ben.” Levél Kvasz András aviatikusnak. MMKM, Témagyűjtemény, TEM 152/141-e-f. pp 3–4.

62 „Kvasz repülése Keszthelyen.” *Balatonvidék* 1912. augusztus 18. p 3.

63 Halden 1961: 4.

64 *Balatonvidék* 1912. augusztus 25. p 4

eső is elállt, de térdig dagasztom az agyagos sarat. Motorpróbát csinállok, a kis 65 hp Daimler talán még soha olyan szépen nem ment, mint akkor! De hogy fogjuk mi ezt ma megüszni? Mert, hogy itt ma nem lesz repülés, az biztos! Végre, jön a Prodám, a közönség izgalma a tetőfokán, tapsorkán. Guidó csinálja a műfelháborodást, ordít. Miért nincsenek még a kapufák kiásva? Nem is kell mondanom, hogy a közönség ezt hallván, pillanatok múlva már nem láttam a kapukat [sic!]. Közben úgy odasúgom a Guidónak, ne ordíts, a cukorgyárat és a környező házakat tüntesd el, és utána emeld ki a tengelyig süllyedt kerekeket az agyagból, mert te itt ma úgysem fogsz repülni! Tanakodás, mi a teendő? Fölállok az ülésre, kihirdetem, hogy rossz a motor, a mai repülés technikai akadályok miatt elmarad. A következő vasárnap Budapest-ről Hatvanba repülünk és pontosan 3 órakor a repülőgép a város fölött lesz. Szegény hatvaniak, sokáig hiába nézhették az eget!⁶⁵

Valóban, a következő vasárnap sem jelent meg az égen Prodam gépe. Az Eger című napilap szerint a repülő azóta sem tudták még megjavítani, ennek ellenére az előző alkalommal a 3 koronás belépőkből 2000 korona folyt be, amiért a hatvaniak végül semmit sem kaptak.⁶⁶

Természetesen nem ez volt a jellemző eset, hiszen a közönség még akkor is sokszor kitartóan éljenzett, ha csak egy rövid, kis magasságú repülést láthatott. Amellett, hogy a repülés ebben az időben sokszor a pilóták életének kockázatát jelentette, ők is megpróbálták mindent megtenni a nézőkért. Ha kellett, a meghibásodott repülőgépet is felgyújtották kárpótlásul.⁶⁷

65 „Kucséra József egykori pilóta levele (kb. 1960-as években íródott) Kvasz András aviatikusnak, amelyben saját élményeit osztja meg Kvasszal a repülés hőskoráról.” MMKM, Témagyűjtemény, TEM 152/44-b. p 2.

66 „Vidéki sajtó hangja.” *Eger* 1913. december 6. p 3.

67 Az eset Kvasz Andrásal történt, aki miután 1912. szeptember 8-án az Aradon rendezett repülőnapon rövid repülést követően lezuhant, a tönkrement gépet benzinnel lelocsolta és felgyújtotta („Elkeseredett aviatikus.” *Budapesti Hírlap* 1912. szeptember 10. p 14). Persze meg kell jegyezni, hogy a még használható Anzani motort ki szerelte a gépből.

„Egy kis ízelítő »a jövő« nagy háborújából”⁶⁸

Az első világháború végével nagyban megváltozott a hazai repülés helyzete. A háború alatt fellendült repülőgépgyártás akadozott, az országban fellelhető repülőgépek zömét a megszálló román erők kivitték. Néhány gépet azonban a Tanácsköztársaság egykori repülőcsapataiból meg tudtak menteni, amelyek aztán a Nemzeti Hadsereg repülőállományának alapját képezték. Ezek a repülőgépek alkották az 1920 elején létrejött Magyar Aeroforgalmi Rt. (Maefort) flottáját. A vállalatot a katonai repülés átmentése céljából hozták létre, miután kitudódott, hogy a békeszerződésben meg fogják tiltani a harci repülőgépek működését. A Maefort polgári tevékenysége elsősorban a légitársaság szállítás volt. Sikeresült Ausztriából titokban vásárolni nyolc Phönix C I. típusú repülőgépet a korábbiak mellé, illetve később újabbak gyártása is beindult. A kereskedelmi minisztérium alatt pedig 1920 januárjában létrejött a II. légiforgalmi szakosztály, amely lényegében a rejtett légitársaság szerve volt.⁶⁹

A polgári köntösbe bújtatott katonai repülés sikeres működésének bizonyítékként rendezték meg 1920. november 7-én Rákosmezőn az első nagyszabású repülőnapot a nagy háborút követően. Az eseményt a Magyar Aero Szövetség a Maefort közreműködésével rendezte meg;⁷⁰ ejtőernyős ugrás, műrepülés, kötelékrepülés, légi harc-bemutató és légi postajárat indítása volt a műsoron. A rendezvényre ellátogatott Horthy Miklós kormányzó, József főherceg, Augustus főhercegasszony és József Ferenc királyi herceg, illetve Teleki Pál miniszterelnök is.⁷¹ A repülőnap a két rendező szervezet igazgatójának üdvözlő repülésével indult, ahol Bendik József Maefort igazgató vezette a gépet, míg utasa, Krisztinkovich Béla MAeSZ elnök volt.⁷² Ezt követte egy látványos műrepülés, amit Minár Gyula mutatott be. Sor került magassági és sebességi versenyre is, ahol újfent Minár Gyula remekelt és a verseny győztese lett.⁷³ A kötelékrepülés után jött a repülőnap talán legjobban beharangozott, és leginkább várt eseménye az ejtőernyős ugrás, „amikor kétezer méter magasból Kovács Endre kiugrik a szédítő sebességgel repülő gépből és ejtőernyőn leereszkedik.”⁷⁴ A tömeg ünnepelt, amikor probléma nélkül a földre

68 A Pesti Hírlap ezzel az alcímmel jelentetett meg tudósítást a budaörsi repülőtéren felavatására rendezett repülőnap előkészületeiről („A budaörsi légiháborúból” főpróbát rendeznek.” *Pesti Hírlap* 1937. június 6. p. 11.).

69 Bonhardt Attila – Sárhidai Gyula – Winkler László 1992: *A Magyar Királyi Honvédség fegyverzete*. Zrínyi Kiadó, Budapest. pp. 241–242.

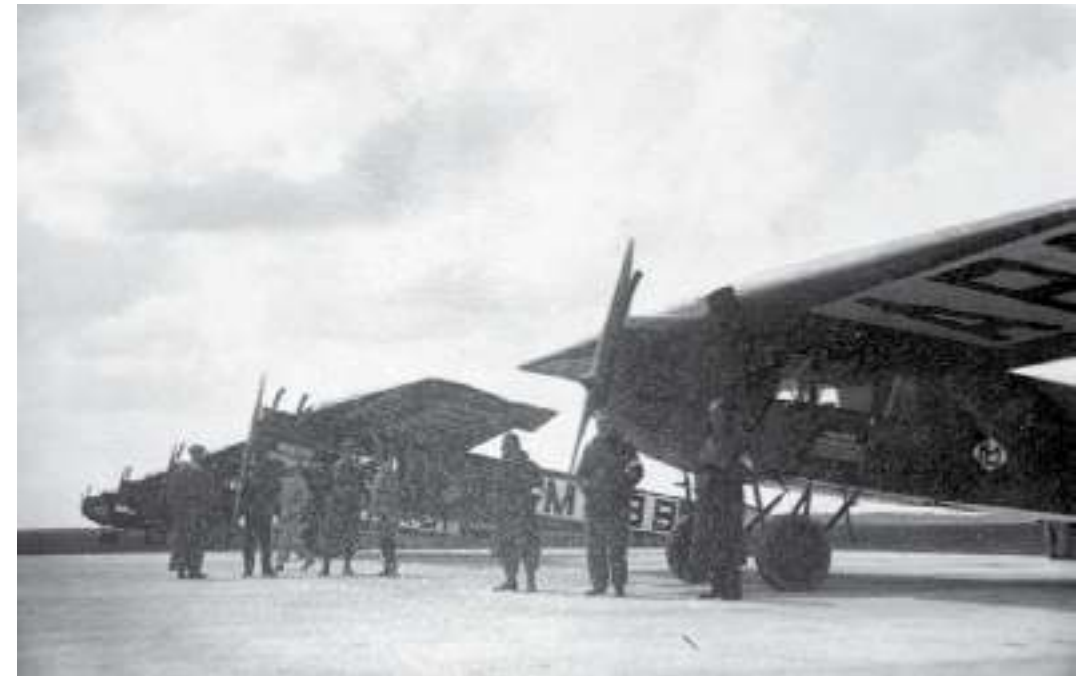
70 „A rákosi repülőnap.” *Pesti Napló* 1920. november 9. p. 4.

71 „Repülőnap Rákoson.” *Új barázda* 1920. november 9. p. 3.

72 „A rákosi repülőnap.” 1920: 4.

73 Csanádi et al. 1977: 124.

74 „Látványos repülőnap Rákoson.” *Pesti Hírlap* 1920. november 5. p. 3.



A MALERT Fokker F.III utasszállító repülőgépei Mátyásföldön, a repülőnapon

érkezett. Nagy sikere volt még a sasviadalnak, azaz a légi harc-bemutatónak, amit Fejes István és Risztics János végzett tökéletesen. Az újabb kötelékrepülést követően a programban részt vevő repülőgépek egy tisztelő repüléssel zárták a műsort. A repülőnap keretében utasrepülésre is lehetőség volt, illetve légitársaság indult Szombathelyre Győr és Pápa érintésével. A három postagép azonban csak Győrig jutott, mert később olyan hóviharba kerültek, hogy csak másnap tudták folytatni az utat.⁷⁵ Ezt leszámítva viszont a rendezvény teljes sikerrel zárult.

A fentiekből kitűnik, mennyivel összetettebb és látványosabb lett a program az első világháború után. Ez leginkább annak volt köszönhető, hogy a háború alatt sokat fejlődött a repülés. Nagyobb teljesítményű gépek születtek, a gyárak már sorozatban gyártották őket. Egy modernebb repülőgép dinamikusabb repülést tudott produkálni, főleg, ha egy háborút megjárta pilóta ült benne. Amellett hogy milyen látványos egy légi harc-bemutató vagy egy kötelék-, illetve rajrepülés, azért is rendkívül fontos volt, mert a pilóták így olyan helyzetben is gyakorolhattak, amikor a katonai repülés tiltva volt.

75 „A rákosi repülőnap.” 1920: 4.

Természetesen az antant felderítette a rejtett tevékenységet, emellett 1921. július 26-án életbe lépett az 1920. június 4-én aláírt békeszerződés, így feloszlott a Maefort, betiltották a repülést és a repülőgépgyártást az országban, ráadásul az összes használható állapotban maradt repülőgépet megsemmisítették. Ez a súlyos állapot 1922 végére szűnt meg, de műszaki korlátozások ezután is érvényben voltak.⁷⁶ Egy ilyen mélypont után minden erővel próbálták feltámasztani a repülést és ennek az egyik eszköze a repülőnap lett, hiszen egy látványos bemutató a legjobb bizonyíték a közönség számára, hogy érdemes a repülést támogatni.

Ezek után került sor az egyik legnagyobb repülőnapra, amit a Magyar Athletikai Club motorsportosztálya rendezett Mátyásfüldön 1928. május 17-én. A bemutatón többek között a szombathelyi repülőgép-vezető iskola oktatói és növendékei, illetve a Műgyetemi Sportrepülő Egyesület tagjai szerepeltek. Jelen volt Horthy Miklós kormányzó, József Ferenc és Albrecht királyi hercegek, akik a rendezvény fővédnökei voltak. 15 000 ember látogatott el a repülőtérré, kijutásukat a keleti pályaudvarról induló különvonatok, illetve az Autótaxi vállalat alacsonyabb díjazású fuvarjai segítették.⁷⁷ A program rendkívül látványosnak ígérkezett; a délelőtti repüléseket délután is megismételték. A műsor legelején a bemutatón szereplő összes repülőgép (Heinkel HD-22, Bristol F2B, Fokker C.V.D, Udet, és Fokker F III.)⁷⁸ a magasba emelkedett és többször elrepültek a közönség előtt. Ezután kezdődtek a hármas rajokban végrehajtott műrepülések. Itt a szombathelyiek bukfeneket, orsókat és dugóhúzó manővereket is végeztek. Ezt követte a műgyetemi sportrepülő bemutatója, ahol Kaszala Károly mutatott be látványos manővereket L-4 Bohóc gépével, és olykor a „lélegzetvisszafojtva figyelő közönség idegeinek »megnyugtatóására«, közvetlenül a föld felett ment át siklórepülésbe”.⁷⁹ Ugyancsak nagy sikere volt a közönségnél a kormányzó fia, ifj. Horthy István, Udet géppel végrehajtott bemutatójának. A műsor végére maradt a szegedi pilóták légi harc-bemutatója, valamint a ballonvadászat, ahol két repülőgép a légszavarjával durrantotta ki a levegőbe engedett léggömböket. Az esemény igazolta, hogy „a repülés iránt igenis a tömegben megvan az érdeklődés, amit többé ellankadni hagyni nem szabad. Az ilyen repülőnapokat, ha kell anyagi áldozat esetleges kockázatásával is meg kell ismételni, Pesten és a vidéken is.”⁸⁰

76 Udvary Jenő 1929: „A magyar aviatika helyzete.” In: *Magyar Aviatikai Évkönyv 1929*. Wodianer F. és fiai Grafikai Intézet, Budapest. pp 122–133.

77 „Látványos repülőnap Mátyásfüldön.” *Aviatikai Értesítő* 1928. április. p 55.

78 Csanádi et al. 1977: 139.

79 „A mátyásfüldi repülőnap.” *Aviatikai Értesítő* 1928. május. p 70.

80 „A mátyásfüldi repülőnap.” 1928: 71.



Horthy Miklós az 1928-as mátyásfüldi repülőnapon

Újabb ugrást jelentett a repülőnapok műsorában egy külföldi kötelék szereplése. Az 1936. június 14-i mátyásfüldi repülőnap nagy szenzációja az olasz vadászgépek bemutatója volt. A 11 db (10+1 tartalék) Fiat CR-32-es repülőgép Goriziából érkezett, Chiesa Umberto őrnagy vezetésével, és már a szombati főpróbán lenyűgözték az alkalmi közönséget.⁸¹ Vasárnap délután 60 000 fős nézősereg volt kíváncsi az eseményre, ahova el látogatott Horthy Miklós kormányzó és Colonna herceg budapesti olasz követ is.⁸² Bár a Baross térről különvillamos, autóbusz, illetve HÉV is indult, emellett a gödöllői utat

81 „Tíz olasz replülőgép óriáskerék formációban forog Mátyásfüld felett. A repülőnap szombati főpróbája.” *Pesti Napló* 1936. június 14. p 10.

82 „Szemképrázttató és megdöbbentő mestermutatványok a mátyásfüldi repülőnapon.” *Budapesti Hirlap* 1936. június 16. p 5.

a rendőrség aznapra egyirányúvá tette,⁸³ az óriási tömeg mégis nehezen jutott ki a repülőtérre. A Pesti Napló szerint mintegy 8000 autó, taxi és busz torlódott fel az úton.⁸⁴ A Légügyi Hivatal által rendezett eseményre a belépőjegyek 1, 2 és 3 pengőbe kerültek, a nézők számára három tribün épült külön büfével és egy olyan autóparkoló, ahol 15 pengőért a saját autóból is nézhető volt a műsor.⁸⁵ A repülónap nyitányaként cserkészek mutatták be saját készítésű repülőmodelljeiket, miközben már a levegőbe emelkedtek a magyar vitorlázógépek is.⁸⁶ A hazai építésű Karakán és a Bendegúz nevű Grunau Baby típusú vitorlázók bukfenceket és dugóhúzó-gyakorlatot is produkáltak, ahogy az utánuk felszálló háromgépes rajkötélék is. A szintén hazai gyártású 100 LE-s WM-10-es repülőkből megpróbálták mindent kihozni a pilóták, Batáry Pál, Pongrácz László és Korosi Jenő.⁸⁷ Ezután következett a repülónap fénypontja. „[E]gy pillanat alatt mintha megremegne a föld, dübörgés hasítja keresztül a levegőt. Az egyvonalban álló olasz repülőszázad megindítja motorját. Másodperc alatt felszáll először az öt ezüst madár, de alig emelkedik a közönség fölé, már startol a másik öt. A tíz egyforma, hatszáz lóerős légi szörnyeteg eszeveszett gyorsasággal emelkedik a magasba.”⁸⁸ A rendkívül szoros kötelékben végrehajtott mutatványok nagy sikert arattak a közönség körében. Mind egyénileg, mind ötös rajokba fejlődve mutattak be látványos elemeket: bukfencet, dugóhúzót, orsót, Immelmann-fordulót,⁸⁹ majd tízgépes formációvá egyesülve szintén több bukfencet és áthúzást produkáltak, illetve egy „légi óriáskereket” alkotva köröztek a nézők előtt. Az olasz vadászgépek bemutatója 20 percig tartott.⁹⁰ Az esemény zárásaként léggömbvadászatot tartottak és egy utasrepülőgépből öt ejtőernyős hajtott végre ugrást.⁹¹ Talán nem volt véletlen az olasz Fiat CR 32-es század szerepeltetése, mivel éppen abban az évben kezdődött meg a típus példányainak leszállítása a titkos légierő részére.⁹²

83 „Dugóhúzók, loopingok, taucherek, immelmannok és más bravúrok a holnapi Repülónapon.” *8 Órai Ujság* 1936. június 14. p. 2.

84 „60 000 főnyi közönség nézte végig a repülónapot.” *Pesti Napló* 1936. június 16. p. 11.

85 „Az amerikai repülőfilmek hajmeresztő pilotabravurjai elevenednek meg a délutáni repülőbemutatóm.” *Buda-pesti Hírlap* 1936. június 14. p. 11.

86 „A levegő hőseinek nagy parádéja.” *Friss Ujság* 1936. június 16. p. 3.

87 „60 000 főnyi közönség nézte végig a repülónapot.” 1936:11

88 „Szemképrázttató és megdöbbenő mestermutatványok a mátyásföldi repülónapon.” 1936: 5.

89 Max Immelmann első világháborús német pilóta által alkalmazott és róla elnevezett ún. bukóforduló, amelynek során a repülőgép függőlegesen emelkedik, majd kis sebességgel a szárnysíkjára merőleges tengely körül 180 fokos fordulót hajt végre és egyre gyorsuló zuhanórepülést végez (‘Bukóforduló’ szócikk. In: *Repülési Lexikon* 1. kötet, Akadémia Kiadó, Budapest, 1991. p. 136.).

90 „Tíz olasz repülőgép óriáskerek formációban forog Mátyásföld felett. A repülónap szombati főpróbája.” 1936:10.

91 Somfay Elemér 1936: „Hírek. Repülés.” *Magyar Katonai Szemle* (VI) 8. p. 232.

92 Sisa András 2002: „A magyar királyi honvéd légierő olaszországi repülőgép-beszerzései.” *Hadtörténelmi Közlemények* (115) 1. pp. 1050–1085.



A „nagy demonstratív jellegű repülőnap”⁹³ – ahogy a 8 Órai Újság is fogalmaz – a típus képességeinek a hazai közönség és elsősorban a vezetőség számára történő bemutatásaként is értelmezhető. Olasz harci repülőket a következő évben is repültek bemutatót Magyarországon, ráadásul a műrepülés mellett már harci feladatot is imitáltak.

A bemutató apropóját a budaörsi repülőter átadóünnepsége adta. 1937. június 20-án Horthy Miklós avatta fel az új, polgári forgalom számára épített repülőteret, ami a mátyásföldi helyébe lépett. Az eseményre 100 000 ember volt kíváncsi; a kormányzó és családja mellett Erhard Milch német légügyi államtitkár, Darányi Kálmán miniszterelnök, az osztrák és olasz követek és katonai attasék is jelen voltak.⁹⁴ A belépőjegyek az előző évihez hasonlóan 1, 2 és 3 pengőbe kerültek és szintén kialakítottak 15 pengős parkolóhelyeket az autós nézőknek.⁹⁵ A rendőrség a repülőnapra a Hegyaljai utat és a Budaörsi utat egyirányúvá tette, a könnyebb odajutás érdekében a HÉV⁹⁶ és MÁV által indított különvonatok is jártak a Lágymányosi piactérről, illetve a Keleti és Déli pályaudvarokról.⁹⁷

A program délután 6 órakor vette kezdetét és a nyitóbeszéd után a kormányzó három szalagot egyszerre elvágva indított el három magyar sportrepülőt, amelyek ezután műrepülésbe kezdtek. Ezzel egy időben 300 fehér galambot engedtek el a repülőter minden sarkából a „magyar aviatika békés szándékának jeléül”.⁹⁸ Viszont ami ezután következett az egyáltalán nem tűnt békésnek, hiszen a külföldi kötelékek szereplése a „látványosságokon felül egyúttal szemléltető bemutatója [volt] annak, hogy milyen rettenetes pusztító fegyver és milyen nagy védekező erő a repülőgép egy ország és egy milliós főváros számára”⁹⁹ – írja a Pesti Hirlap, sőt, egy korábbi számban egyenesen úgy fogalmazzuk, hogy a „Repülőnapon» egy kis ízelítőhöz jut a közönség a »a jövő« esetleges nagy háborújából”.¹⁰⁰ Először a német Richthofen század új Bf-109 Messerschmitt gépei szálltak fel és egy alacsony támadó gyakorlatot hajtottak végre első külföldi bemutatkozásuként. Ezután jött az osztrák kötelék, amely szintén Fiat CR-32-esekkel repült, mint az őket követő olasz vadászszázad. Utóbbi az 1936-os repülőnapon látott

93 „Dugóhúzó, loopingok, taucherek, immelmannok és más bravúrok a holnapi Repülőnapon.” 1936: 2.

94 „A kormányzó felavatta a budaörsi új repülőteret.” *Budapesti Hirlap* 1937. június 22. p 7.

95 „A budaörsi repülőnap rendezősége százezer főnyi közönségre számít.” *Pesti Hirlap* 1937. június 4. p 17.

96 A repülőnap után egy rendkívül súlyos baleset is történt, amikor a program befejezése után a nagy tömeget hazaszállító két HÉV szerelvény egymásba szaladt. A szerencsétlenségben egy ember meghalt és több mint ötvenen megsebesültek („A kormányzó felavatta a budaörsi új repülőteret.” 1937: 7).

97 „Hét nemzet repülői mutatkoznak be a budaörsi repülőter ünnepélyes megnyitására.” *Pesti Hirlap* 1937. június 20. p 12.

98 „A budaörsi repülőnap rendezősége százezer főnyi közönségre számít.” 1937: 17.

99 „Hét nemzet repülői mutatkoznak be a budaörsi repülőter ünnepélyes megnyitására.” 1937: 12.

100 „A budaörsi légiháborúból főpróbát rendeznek.” 1937: 11.

programjukhoz hasonló, látványos repülést produkált.¹⁰¹ Az olasz harci repülőket szereplése azonban bombázókkal is bővült az ünnepségen. A Savoia SM 79-es bombázókkal – az eredeti elképzelésekkel ellentétben¹⁰² – bombatámadást imitáltak, mely során egy papírból készült díszletet romboltak szét.¹⁰³ Befejezésként, már szinte szürkületben, utasszállító gépekből hajtott végre ugrást 30 magyar ejtőernyős.¹⁰⁴

Összegzés

A legutóbb tárgyalt repülőnapok programjait tekintve lényegében eljutunk napjaink bemutatóihoz. A mostani repülőnapok ugyanis ugyanígy épülnek fel, a műsor szinte változatlan maradt: műrepülés, kötelékrepülés, ejtőernyős ugrás, tisztelgő- vagy nyitó kötelékek repülése, ballonvadászat, képességbemutatók (imitált légi harc, légi mentés, tűzoltási gyakorlat stb.). Az elv szintén ugyanaz: megmutatni, mire képes a repülőgép a levegőben, mennyire felkészült a pilóta, hol tart ma a repülés fejlődése.

Megállapíthatjuk, hogy a magyar aviatika kezdeti időszakában a repülőnapok (és a korai repülőversenyek) hatással voltak a repülőgépipítőkre és a pilótákra egyaránt. A rendezők ezekkel a látványos repülésekkel azonban a közönség, illetve a kormány vagy a hadsereg számára próbálták bemutatni a repülés fontosságát, rábreszteni őket arra, hogy a magyar aviatikát érdemes és muszáj támogatni. Maguk a pilóták pedig a repülőnapokat arra is igyekeztek felhasználni, hogy némi bevételhez jussanak. Az első világháborút követően azonban alapvetően megváltozott a hazai repülés, így a repülőnapok funkciói is. Továbbra is az aviatika népszerűsítését és ebben a korban az életben tartását szolgálták, de emellett fontos demonstrálói lettek a civilnek álcázott titkos légierő képességeinek.

Ma már a mindennapok részévé vált a repülés, a repülőnapok mégis kiemelkedő eseménynek számítanak és meghatározó élményt nyújtanak. A legtöbb ember számára ez az alkalom ad lehetőséget arra, hogy igazán közel kerülhessen a repüléshez, ezért ezek a rendezvények továbbra is fontos szereppel bírnak.

101 „A kormányzó felavatta a budaörsi új repülőteret.” 1937: 7.

102 Eredetileg éles bombákkal szerették volna a bemutatót megrendezni. A csendőrség és a rendőrség már többször is terepszemlét tartott, hogy kijelölhessék azt a zónát, amelyet a biztonság megőrzése miatt el kell zárni a közönség elől („A budaörsi légiháborúból főpróbát rendeznek.” 1937: 11.). Ezt azonban végül elvetették, mivel a bombák repeszdarabjai akár több száz méterre is elrepülhetnek, ez pedig rendkívül kockázatos volt.

103 Suhay Imre 1937: „Mit mutattak be a vadászrepülőket Budaörs felett?” *Pesti Hirlap* 1937. június 22. p 10.

104 „A kormányzó felavatta a budaörsi új repülőteret.” 1937: 7.

Hivatkozott irodalom jegyzéke

- Az 1910. évi június hó 21-ére hirdetett országgyűlés képviselőházának naplója. XI. kötet. Athenaeum, Budapest, 1911.
- „60 000 főnyi közönség nézte végig a repülőnapot.” *Pesti Napló* 1936. június 16.
- „Az amerikai repülőfilmek hajmeresztő pilotabravurjai elevenednek meg a délutáni repülőbemutatóm.” *Budapesti Hirlap* 1936. június 14.
- „Aviatika.” *Budapesti Hirlap* 1912. augusztus 30.
- „Bleriot Budapesten.” *Nemzeti Sport és az Automobil* 1909. október 16.
- BONHARDT ATTILA – SÁRHIDAI GYULA – WINKLER LÁSZLÓ 1992: *A Magyar Királyi Honvédség fegyverzete*. Zrínyi Kiadó, Budapest.
- „A budaörsi légiháborúból” főpróbát rendeznek.” *Pesti Hirlap* 1937. június 6.
- „A budaörsi repülőnap rendezősege százezer főnyi közönségre számít.” *Pesti Hirlap* 1937. június 4.
- Bukóforduló’ szócikk. In: *Repülési Lexikon* 1. kötet, Akadémia Kiadó, Budapest, 1991. p 136.
- CSANÁDI NORBERT – NAGYVÁRADI SÁNDOR – WINKLER LÁSZLÓ 1977: *A magyar repülés története*. Műszaki Könyvkiadó, Budapest.
- DALIA LÁSZLÓ 1987: *Repülő emberek*. Sportpropaganda Vállalat, Budapest.
- „Dugóhúzó” szócikk. In: *Repülési lexikon* 1. kötet, Akadémia Kiadó, Budapest, 1991.
- „Dugóhúzók, loopingok, taucherek, immelmannok és más bravúrok a holnapi Repülőnapon.” *8 Órai Ujság* 1936. június 14.
- „Elkeseredett aviatikus.” *Budapesti Hirlap* 1912. szeptember 10.
- „Az erőszakkal elvitt motor.” *Magyarország* 1912. augusztus 18.
- FEJÉR IMRE: „Nemzeti repülőverseny Szent István napján.” *Pesti Hirlap* 1912. augusztus 10.
- FEJÉR IMRE 1917: *Madáremberek*. Bíró Miklós kiadása, Budapest.
- HALDEN ELEMÉR 1961: „Bemutató repülés Keszthelyen 1912-ben.” Levél Kvasz András aviatikusnak. MMKM, Témagyűjtemény, TEM 152/141-e–f.
- „Hét nemzet repülői mutatkoznak be a budaörsi repülőtér ünnepélyes megnyitására.” *Pesti Hirlap* 1937. június 20.
- „A kormányzó felavatta a budaörsi új repülőteret.” *Budapesti Hirlap* 1937. június 22.
- „Közlekedés.” *Belügyi Közlöny*. 1922. (27) 58.
- „Kucsera József egykori pilóta levele (kb. 1960-as években íródott) Kvasz András aviatikusnak, amelyben saját élményeit osztja meg Kvasszal a repülés hőskoráról.” MMKM, Témagyűjtemény, TEM 152/44-b.
- „Kvász repülése Keszthelyen.” *Balatonvidék* 1912. augusztus 18.
- „Látványos repülőnap Mátyásföldön.” *Aviatikai Értesítő* 1928. április.

- „Látványos repülőnap Rákoson.” *Pesti Hirlap* 1920. november 5.
- „Levegőbuborékok.” *A Magyar Aero Szövetség Hivatalos Lapja* 1913. szeptember 1.
- „A levegő hőseinek nagy parádéja.” *Friss Ujság* 1936. június 16.
- „Léghajózás és repülés.” *Pesti Hirlap* 1912. július 17.
- „Légijárművel repülőbemutatók engedélyezése.” *Pest-Pilis-Solt-Kiskun Vármegye Hivatalos Lapja* 1914. január 22.
- A Magyar Aero Szövetség Hivatalos Lapja* 1913. augusztus 1.
- A Magyar Aero Szövetség Hivatalos Lapja* 1913. szeptember 1.
- „A magyar pilóták napja.” *Pesti Napló* 1913. augusztus 20.
- „A mátyásföldi repülőnap.” *Aviatikai Értesítő* 1928. május.
- „A miskolci repülőnapok.” *Magyar Automobil és Aviatikai Szemle* 1911. október 22.
- „A nemzeti repülőnap.” *Magyar Automobil-Ujság Magyar Repülőgépjármű-Újság* 1912. (10) 16.
- „Nemzetközi repülőversenyek. Reasszumálás.” *Magyar Automobil- és Repülőgépjármű-Újság* 1910. júl. 1.
- „A rákosi repülőnap.” *Budapesti Hirlap* 1913. augusztus 22.
- „A rákosi repülőnap.” *Pesti Napló* 1913. augusztus 17.
- „A rákosi repülőnap.” *Pesti Napló* 1920. november 9.
- „A rákosi repülőnap. A verseny.” *Budapesti Hirlap* 1913. augusztus 22.
- „A rákosi repülőnap. A verseny vége.” *Budapesti Hirlap* 1913. augusztus 22.
- ’Repülőnap’ szócikk. In: *Repülési lexikon* 2. kötet, Akadémiai Kiadó, Budapest, 1991.
- „Repülőnap Rákoson.” *Uj barázda* 1920. november 9.
- „Repülőnap a Rákoson.” *Budapesti Hirlap* 1912. augusztus 22.
- „Repülőnap a Rákoson.” *Budapesti Hirlap* 1913. augusztus 7.
- ’Repülőverseny’ szócikk. In: *Révai Nagy Lexikona* 16. kötet, Révai Testvérek Irodalmi Intézet Rt., Budapest, 1924.
- „Repülőversenyek.” *Belügyi Közlöny* 1935. (40) 15.
- RÉV PÁL 1980: „Az első nemzetközi repülőverseny Budapesten.” *Budapest* (18) 6.
- SISA ANDRÁS 2002: „A magyar királyi honvéd légierő olaszországi repülőgépbeszerzései.” *Hadtörténelmi Közlemények* (115) 1.
- SOMFAY ELEMÉR 1936: „Hírek. Repülés.” *Magyar Katonai Szemle* (VI) 8.
- SUHAY IMRE 1937: „Mit mutattak be a vadászrepülő Budaörs felett?” *Pesti Hirlap* 1937. jún. 22.
- SZABÓ ATTILA 2013: „Az első nemzetközi repülőverseny Budapesten.” In: Csáki Krisztina (szerk.): *A Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum évkönyve II*. Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, Budapest.
- „Szemképrázta- és megdöbentő mestermutatványok a mátyásföldi repülőnapon.” *Budapesti Hirlap* 1936. június 16.
- „A Szent István-napi repülés.” *Az Újság* 1912. augusztus 20.

- „Szentistvánnapi repülónap a Rákoson.” *Pesti Hirlap* 1912. augusztus 16.
- „A Szent István-napi repülőverseny.” *Budapesti Hirlap* 1912. augusztus 20.
- „A szentistvánnapi repülőverseny.” *Magyarország* 1912. augusztus 22.
- „A Szent István-napi repülőverseny.” *Pesti Hirlap* 1912. augusztus 18.
- „Székely Mihály.” *Magyar Automobil és Repülőgép-Újság* 1911. augusztus 1.
- „Tanácsi előterjesztés az idegenforgalom fokozására megindítandó tevékenység ügyében beadott indítványok folytán.” *Fővárosi Közlöny* I. melléklet. 1912. (23) 45.
- „Tíz olasz repülőgép óriáskerék formációban forog Mátyásföld felett. A repülónap szombati főpróbája.” *Pesti Napló* 1936. június 14.
- UDVARY JENŐ 1929: „A magyar aviatika helyzete.” In: *Magyar Aviatikai Évkönyv 1929*. Wodianer F. és fiai Grafikai Intézet, Budapest.
- „Ünnep után.” *A Magyar Aero Szövetség Hivatalos Lapja* 1913. szeptember 1.
- „A verseny balesetei.” *A Magyar Aero Szövetség Hivatalos Lapja* 1913. szeptember 1.
- „Vidéki sajtó hangja.” *Eger* 1913. december 6.

Képek, illusztrációk jegyzéke

- Nézők a mátyásföldi repülónapon, 1927.* Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, Történeti Fényképek gyűjteménye, 4548.
- Prodam Guidó felszállását hiába várták Hatvanban.* Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, Plakátgyűjtemény, 86.
- Székely Mihály repülőgépe a Szatmárnémetiben tartott bemutatóján.* Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, Történeti Fényképek gyűjteménye, 3092.
- Prodam Guidó repülése Fiumében 1911-ben.* Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, Történeti Fényképek gyűjteménye, 3977.
- A III. osztályú nézőtér és a gépkocsi parkoló a mátyásföldi repülónapon.* Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, Történeti Fényképek gyűjteménye, 4506.
- Takács Sándor bemutatójának plakátja.* Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, Plakátgyűjtemény, 738.
- A MALERT Fokker F.III utasszállító repülőgépei Mátyásföldön, a repülónapon.* Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, Történeti Fényképek gyűjteménye, 4494.
- Horthy Miklós az 1928-as mátyásföldi repülónapon.* Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, Történeti Fényképek gyűjteménye, 4487.
- Repülónap Mátyásföldön, 1936-ban, olasz vadászkötelek főszereplésével.* Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, Plakátgyűjtemény, 263.