

SZALKAI TAMARA^{ID}

Az 1912-es rákosmezei repülónap

Air show in Rákosmező in 1912. Conquering the skies has always fascinated mankind. At the beginning of the 20th century, a flying fever swept over the world, and experiments began in every country. This was also the case in Hungary. Hangars were erected at the Rákosmező airfield and experiments began, with varying degrees of success. The aim of this study is to present the 1912 air show, which was the first of its kind in Hungary and established the tradition of air shows.

Keywords: flying, pilots, flying competition, Rákosmező, Saint Stephan day, air show

Bevezetés

A repülónapok a kezdetektől fogva egészen napjainkig kiemelkedő eseménynek számítanak. Akár a kecskeméti reptéren tartott bemutatót nézzük, akár a szegedi repülónapot, a tömeg mindig hatalmas. Nagyon sokan látogatnak el Budapestre is megnézni az augusztus 20-án tartott repülőbemutatót. Ez azonban nem új keletű, az első augusztus 20-ai rendezvény 1912-ben került megrendezésre Rákosmezőn. A munkám során ezen elfeledett és keveset tárgyalt eseményt kívánom bemutatni.

A (motoros) repülés már a Wright fivérek 1903-as felszállása óta lehetséges volt. A repülési láz valósággal úrrá lett a kalandra vágyókon. Ahogyan a technika fejlődött, szinte minden országban megkezdődtek a próbálkozások, a kísérletek, s ebből nem maradt ki az Osztrák–Magyar Monarchia sem. Csakhogy ekkoriban a magyarországi repülést inkább a töretlen lelkesedés jellemezte, semmint a siker. A pilóták helyzete nem volt valami fényes, ugyanis nem kaptak semmilyen támogatást a kormányzattól.¹ A magyarországi repülés kezdő lépését az jelentette, hogy 1909. október 17-én Louis Blériot (1872–1936), a repülés úttörője² – Bécsset megelőzve – bemutatót tartott Budapesten. Az érdeklődés az újdonságnak számító repülés iránt hatalmas volt, körülbelül 200 000 ember nézte végig.³ „Külföldi uralkodók, koronás fők látogatása is ritkán idéz elő akkora izgalmat a főváros minden rétegében, mint aminőt Blériotnak, a levegő diadalmas hőséneke megjelenése okozott” – lelken-dezett az egyik újság⁴ Nehezen található olyan sajtóorgánium, amely ne számolt volna be az

^{ID} Doktoranda, Szegedi Tudományegyetem Bölcsész- és Társadalomtudományi Kar, Történelemtudományi Doktori Iskola (szalkai.tamara@szte.hu).

¹ Csanádi – Nagyvárad – Winkler 1974, 19.

² Ő repülte át először a La Manche csatornát 1909. július 25-én.

³ Tóth 2018, 111–112.

⁴ *Magyarország*, 1909.10.17. 16. évf., 17. szám, 11.

eseményről. Ez óriási lökést adott a magyar aviatikának. A kezdeti lendületet kihasználva megrendezték az első nemzetközi repülőversenyt hazánkban, amely 1910-ben zajlott le és tíz napon keresztül tartott.⁵ Azonban a lelkesedés és a pénz hamar kifogyott a magyar aviatikából, így hát a Rákosmezőn berendezett repülőter kitaró pilótái tartották életben a magyar repülést. A pilóták mindenüket feláldozták szenvedélyükért és azért, hogy a magyar repülés népszerűvé váljon. Ez persze korlátozott keretek között zajlott.⁶ A fejlődést rendszerint a kényszer hozta el a különböző országokban, így az Osztrák–Magyar Monarchián belül is. A repülőgépek igazi, komoly fejlődését az első világháború közeledése és a hadiállapot beállta okozta.⁷

Rákosmező olyan területnek számított, ahol ki tudtak alakítani repülőteret, majd az 1910-es év volt az, amikor igazán megkezdődött ott az élet, felhúzták az első hangárokat és megkezdődött a munka. A Monarchia területén még Bécsújhelyen volt repülőter, ahol inkább katonai jellegű volt a pilóták képzése.⁸ A korabeli repülőgépek szerkezetükben egyszerűek voltak, ám éppen ebből adódott az, hogy nehéz és veszélyes volt repülni velük. Komolyan ki kellett válogatni azt, aki alkalmas volt a repülésre. Hazánkban először Dr. Kutassy Ágoston⁹ szerzett pilótaigazolványt, őt követte a többi pilóta. Azonban támogatás nélkül nehéz volt fejleszteni a repülőteret, hiszen még 1914-ben is külföldről érkeztek a repülőgépmotorok hazánkba. Sokan emiatt fel is adták a repülést, azonban akik kitaróttak, igyekeztek mindenféle eszközt megragadni ahhoz, hogy előrébb jussanak.¹⁰ A magyar repülés történetének megírására számos próbálkozás történt, ahogyan arra is, hogy megírják a rákosmezei pilóták történetét. Ezek többsége azonban megkérdőjelezhető minőségű, amennyiben pedig minőségében és hivatkozásaiban is megfelelő, akkor pedig az 1970–1980–1990-es években készültek, ideológiailag befolyásoltak, szükséges a frissítés. A tanulmány terjedelmi korlátai miatt a kérdés részletes tárgyalására nincs lehetőség.

A magyar repülés akkori helyzetét jól érzékelteti egy 1912-es cikk, amely a *Pesti Hírlap*ban jelent meg. A lap Kvasz András aviatikus¹¹ szavait idézi: „Repülés egy oldal szalonnáért.” A magyar aviatikusoknak vállalniuk kellett vidéki bemutatókat is annak érdekében, hogy fedezni tudják a repüléssel járó költségeket. A pilóták egységesen megállapodtak abban, hogy nem fognak vidéki repülést vállalni, csak akkor, ha az 2000 korona feletti keresetet biztosít. Csupán két pilóta akadt, aki vállalt fellépést ezen összeg alatt is. A cikk kitér arra, hogy valószínűleg a pilóták többségének nem volt kedvére a vidéki repülés.¹² Kvasz András azonban rengeteg vidéki bemutatót tartott: „Eleget éltem varjúpecsenyén,¹³

⁵ Csanádi–Nagyvárad–Winkler 1974, 37.

⁶ Csanádi–Nagyvárad–Winkler 1974, 21–34.

⁷ Csanádi–Nagyvárad–Winkler 1974, 56.

⁸ Katonai célokra 1914 előtt nem nagyon alkalmazták a repülőgépeket, óvatosan tesztelték az új típusú eszközöket.

⁹ Dr. Kutassy Ágoston (1879–1932) a rákosmezei repülőter első „lakója”, a magyar aviatika első pilótája. 1911-ben a sikertelen kísérletek és a repülés kilátástalan helyzete miatt felhagyott e tevékenységével.

¹⁰ Szabó 1991, 20–22.

¹¹ Kvasz András (1883–1974) volt az a pilóta, aki a legtöbbet tette a repülés népszerűsítéséért a vidéki bemutatóival.

¹² *Pesti Hírlap*, 1912. 07. 17. 34 évf., 168. szám, 7.

¹³ Akkoriban elterjedt egy szöbeszéd Kvasz Andrásról, miszerint annyira szegény, hogy a reptér körüli varjakat fogyasztja.

itt az ideje, hogy keressek valamit. Nem kell nekem kartell, beérem én akárminő csekélységgel, ha kell egyoldal szalonáért is repülök a sváboknak Becskereken. Akiknek nem tetszik, tegyenek róla, előzzenek meg. Eleget koplaltam és szenvedtem, élni is akarok egy keveset...”¹⁴ Ez a nyilatkozat azonban erős túlzásnak tűnik, hiszen az említett két pilóta sem vállalt repülést 1500–1800 korona alatt.

Az 1912. évi repülónap

Az eddigi kutatásaim alapján a repülónapról leginkább sajtóforrások állnak rendelkezésünkre, konkrét visszaemlékezésre vagy korabeli leírásra egyelőre még nem bukkantam. Ezek felkutatása még várat magára, amennyiben egyáltalán fellelhető ilyen jellegű forrás. Ebben a fejezetben igyekszem a sajtó és néhány levéltári forrás segítségével bemutatni az eseményeket. Az átnézett sajtóanyag többsége budapesti napilap, de előfordul néhány vidéki újság is. Hivatalos szaklapja az aviatikának csak 1913-tól létezett,¹⁵ így azt még nem lehet felhasználni.

A legnagyobb sajtóvisszhangot kapott események egyértelműen a repülónapok voltak. A sajtó mindenről beszámolt az első magyar repülőversennyel kapcsolatban. Azért is volt különös esemény ez, mert a magyar aviatikusok anyagi támogatás híján alig tudtak felmutatni bármit is, így amikor valami érdekesség történt, arról azonnal beszámoltak. Mivel a légi bemutató az első kizárólagosan magyar repülónapnak számított, így azt még inkább mérföldkönek tekintették.

Az előkészületektől kezdve a repülónap végéig minden egyes momentum komoly hírértékkel bírt. Az egyik ilyennek a repülónap elmaradásáról szóló hír bizonyult, ugyanis a repülőtér eléggé siralmas állapotban volt. A híradások szerint az aviatikusoknak nem jutott elegendő idejük felkészülni a versenyre. Ezen hírekre a Magyar Aero Club¹⁶ akkori titkára, Pivny Béla¹⁷ reagált, aki jelezte, hogy a repülónapot mindenféleképpen meg fogják rendezni.¹⁸ A másik nagy visszhangot kiváltó sajtóhír az esemény előtt egy repülőgép motorjára vonatkozott, miszerint az aviatikusok Vas Géza és fia cégénél rendelték meg egy külföldi Argus márkájú motort, a minisztérium azonban a szükséges határidőig nem fizette ki a teljes árat, a cég pedig ebből az okból kifolyólag a motort visszatartotta. Az aviatikusok így kénytelenek voltak azt erőszakkal elvenni.¹⁹ Mivel írtak róla a lapok, ezért mindez igen komoly reklámnak számított.

Bár a korban még nem voltak annyira jellemzők a szabályozások és az óvintézkedések, itt azonban beszámoltak a különféle közigazgatási eljárásokról. Fontos kérdésnek számított, hogy milyen eljárások szükségesek abban az esetben, ha a nézőközönség olyan területre téved, amely el volt zárva. Ilyen esetben a pilóták nem szállhattak fel, amíg nem került

¹⁴ *Pesti Hírlap*, 1912. 07. 17. 34. évf., 168. szám, 7.

¹⁵ *A Magyar Aero Szövetség Hivatalos Lapja*, 1913. 09. 01. 1. évf., 8. szám. A lap 1914-től *Aero* címen futott tovább, az újság szakmai feldolgozása még várat magára.

¹⁶ A Magyar Aero Club 1902-ben alakult, ekkor még léggömbökkel foglalkozott, 1912-től pedig Magyar Aero Szövetségnek hívták. Ő állította ki a pilótaigazolványokat, nemzetközi légi szabályozásokat vezetett be, majd 1948-ban szűnt meg.

¹⁷ Pivny Béla 1912-ben a Magyar Aero Szövetség elnöke volt, életéről, pályafutásáról több információ egyelőre nem áll rendelkezésemre.

¹⁸ *Pesti Hírlap*, 1912. 08. 15. 34. évf., 193. szám, 21.

¹⁹ Tóth, 2018, 115.; *Pesti Hírlap*, 1912. 09. 12. 34. évf., 216. szám, 25.

mindenki biztonságba. A másik fontos szabály az volt, hogy a nézők felett nem repülhettek.²⁰ Sajtóhírek szerint a nézők biztonságára és a repülőnap rendjére körülbelül 260 lovas és gyalogos rendőr ügyelt.²¹ Mivel a repülés veszélyes sportnak számított, ebből kifolyólag gondoskodtak arról is, hogy megfelelő számú orvos és mentő legyen ott az eseményen. Ennek megfelelően a rákosmezei repülőtéren összesen négy orvos és tíz mentő volt jelen. A biztonsági előírásokat a helyszínen plakátokon is hirdették. A gondos előkészületeknek hála a repülőnap zavartalanul folyt le, néhány személy ájult csak el a tömegben, különösebb incidens vagy sérülés nem történt.²²

A *Pesti Hírlap* cikke az esemény előtt fejtegette a repülőnap voltaképpeni kettős célját: az egyik a repülés népszerűsítése, a másik pedig egyértelműen az anyagi javak. A népszerűsítés érdekében választották ki a napot is, hiszen Szent István napján sokan keresték fel a fővárost. Nagy tömegre számítottak, ezért is volt fontos, hogy akik vidéken vállaltak akkor szereplést, mégis a fővárosban maradjanak. Ezen felül a pilóták azt is megbeszélték, hogy a repülőnap teljes bevételét szétosztják maguk között, amit mindenkinek az aviatikai tevékenységére vonatkozóan kell majd hasznosítania.²³

A repülőnapra nemcsak a pilóták, hanem a város vezetése is felkészült. Nagyjából száz-ezer fős tömegre készültek, így muszáj volt a várost is felkészíteni a sokaságra. A sajtó előkészületekről szóló beszámolójából is látszik, hogy milyen komoly folyamat volt a felkészülés egy ekkora eseményre. Jegyeket szinte minden trafikban és kávéházban tudtak vásárolni az érdeklődők, sőt még a verseny napján is lehetett kapni jegyeket, mivel arra számítottak, hogy augusztus 20-án sokan utaznak Budapestre. A jegyárak kapcsán figyelembe vették a vidéki közönséget is, fél, valamint egykoronás áron lehetett jegyhez jutni.²⁴ Egyedi jelzésekkel különböztették meg a pilótákat és a gépeket. A helyszínen táblákkal jelezték, hogy merre kell a közönségnek menni, tartózkodni. A sajtó azt is részletesen megírta, hogy pontosan hogyan lehet eljutni a repülőtérré, melyik villamost kell majd igénybe venni.²⁵ Mindemellert az újságok beszámoltak az úgynevezett „ingyenes közönségről” is: többen nem vásároltak jegyet, csak kihasználva azt, hogy a gépek a magasban repülnek, ingyenesen nézték meg a bemutatót.²⁶

A sajtó bemutatta a résztvevőket is. Érdekeség, hogy bár először nem alakult ki teljes egyetértés, végül azonban meghívták Mercep horvát konstruktőrt²⁷ és az ő pilótáját, Novák Károlyt, ezen felül meghívták még Steinschneider Lilly aviatikust, aki a Monarchia első női pilótája volt. Ez még inkább növelte a repülőnap iránti érdeklődést.²⁸ A *Budapesti Hírlap* felsorolta a pilóták neveit: „Székely Mihály,²⁹ Prodam Guidó,³⁰ Horváth József, Dobos

²⁰ *Budapesti Hírlap*, 1912. 08. 17. 32. évf., 194. szám, 11.

²¹ *Pécsi Napló*, 1912. 08. 22. 21. évf., 187. szám, 5.

²² *Az Ujság*, 1912. 08. 22. 10. évf., 198. szám, 9–10.

²³ *Pesti Hírlap*, 1912. 08. 16. 34. évf., 194. szám, 12.

²⁴ *Budapesti Hírlap*, 1912. 08. 22. 32. évf., 197. szám, 10.

²⁵ *Pesti Hírlap*, 1912. 08. 20. 34. évf., 197. szám, 11.

²⁶ *Az Ujság*, 1912. 08. 22. 10. évf., 198. szám, 10.

²⁷ Gépek tervezésével, szerkesztésével foglalkozó szakember.

²⁸ *Pesti Napló*, 1912. 08. 18. 63. évf., 195. szám, 19.

²⁹ Székely Mihály (1885–1959) mérnök, pilóta, ő vitt a magyarok közül először utast magával.

³⁰ Prodam Guidó (1882–1948) gyógyszerészből lett aviatikus, gépével elrepült Budapestről az Adriai-tengerig.

József, Kvasz András, Hínár Gyula, Groh András, Lányi Antal,³¹ Takács Sándor, Takács Béla, Steinschneider Lili³² és a zágrábi Novák Károly vesznek részt a versenyen.”³³ Dobos József neve valószínűleg ebben a felsorolásban hibásan szerepel, ugyanis a rákosmezei aviatikusok között egy bizonyos Dobos István szerzett hírnevet. Dobos József nevű személyt kutatásaim során nem találtam a korai aviatikában. Az elírt nevet alátámasztja az is, hogy más újságok felsorolásában Dobos Istvánként szerepel.³⁴ A *Budapesti Hírlap* cikke szerint a résztvevők névsora: „1. Prodam Guidó Horváth-gépen. 2. Lányi Antal Lánzbiplánon. 3. Dobos István Svachulay- és Zsemle-monoplánon. 4. Takács Sándor Kolbányi-gépen. 5. Kolbányi Géza Kolbányi-gépen. 6. Takács Béla Takács-gépen. 7. Kvasz András Kvasz-monoplánon. 8. Gróh András Gróh-gépen és 9. Horváth Létay-monoplánon.”³⁵ Valószínűleg ez nem a pontos lista, mivel arra jutottam, hogy a meglévő források segítségével nem lehet teljesen pontos képet felrajzolni a repülónapon részt vett pilótákról. Az sem tisztázott a sajtóforrásokban, hogy pilótákról vagy esetleg konstruktőrökről van-e szó. A repülónapról összeségében az újságok többsége beszámolt, hosszú cikkek születtek az eseményekről. A továbbiakban azokról a pilótákról esik majd szó, akikről a lapok is beszámoltak.

A repülőverseny nem feltétlenül volt nevezhető klasszikus értelemben vett versenynek, hiszen a pilóták nem küzdöttek meg pénzösszegekért vagy egyéb nyereményekért, inkább csak egyszerű repüléseket mutattak be a közönség számára. Nem versenyeztek egymással különböző próbatételeken. A „versenyt” hivatalosan délután 4 órára hirdették meg.³⁶ Az előzetes százezer fős jóslások nem voltak pontosak, körülbelül 50–60 ezer fő között lehetett a nézők száma.³⁷ Vannak olyan sajtóforrások is, amelyek azt állítják, hogy valóban százezer ember vett részt, ez azonban túlzásnak tűnik. A források nem tisztázzák azt, hogy ez a szám a jegyek eladásából jött ki, és csak azok vannak benne, akik megvásárolták a tiketteket, vagy pedig azok is, akik ingyen nézték a műsort.³⁸

Az *Ujság* igazán részletesen beszámolt az eseményekről. Annak ellenére, hogy a magyar repülés csekély eredményeket tudott felmutatni,³⁹ a munka mégis töretlen maradt. Ennek eredménye volt a repülónap, amelyet az *Ujság* azért tartott sikernek, mert ilyen hányatott körülmények között is képesek voltak a megrendezésére. Ezen lapból tudhatjuk meg a pontos adatokat a felügyelők és orvosok számáról. Az emberek egy része már déltől kezdve elindult a repülőtérre, de a leginkább 2 óra tájban indult meg igazán a nép. A források többsége arról számol be, hogy végeláthatatlan embertömeg volt, rengeteg kocsis és automobil igyekezett ki a helyszínre, a villamosok tömve voltak. A közönség az előkészületeket is szívesen nézte, körülállták a gépeket és a szerelőket, végignézték a felkészülési folyamatot. A reptérre kilátogatott dr. Bárczy István polgármester, de számos más előkelőség is. Ebből látható, hogy a társadalom minden szegletét érdekelte a repülés. Hiába hirdették

³¹ Lányi Antal (1886–1926) katona, ő repülte át először a Balatont.

³² Steinschneider Lilly nevét többféle módon is írták.

³³ *Budapesti Hírlap*, 1912. 08. 20. 32. évf., 196. szám, 11.

³⁴ *Budapesti Hírlap*, 1912. 08. 10. 32. évf., 188. szám, 10.

³⁵ *Budapesti Hírlap*, 1912. 08. 15. 32. évf., 192. szám, 8.

³⁶ *Népszava*, 1912. 08. 20. 40. évf., 197. szám, 7.

³⁷ *Pesti Hírlap*, 1912. 08. 22. 34. évf., 198. szám, 7.

³⁸ *Az Ujság*, 1912. 08. 22. 10. évf., 198. szám, 9–10.

³⁹ Az első, már említett eredmények közé tartozik, hogy Székely Mihály Bécsből Budapestre repült, Lányi Antal átrepülte a Balatont, Prodam Guidó pedig Budapestről Horvátországra repült.

ki, hogy 4 óra tájban fog kezdődni, a verseny kezdetét el kellett halasztani, mert az időjárás nem kedvezett a pilótáknak, nagyon erős szél fújt. Ennek ellenére azért felszálltak. Kvasz András volt az első, Zsélyi-típusú repülőgépen⁴⁰ szállt fel, azonban ez nem volt a legsikeresebb próbálkozás, hamar landolnia kellett. Körülbelül negyed 6 felé érzékelték, hogy a szél alábbhagyott, így biztonságosabban a levegőbe emelkedhettek a pilóták. Prodam Guidó volt a következő; a sajtó egyöntetűen úgy nyilatkozott a repüléséről, hogy az szép, látványos volt. Kvasz András újra nekiveselkedett, azonban ismét nem tudott komoly repülést bemutatni, majd Prodam is próbálkozott újra, azonban motorhiba miatt landolnia kellett.⁴¹

A nap sikere egyértelműen Novák Károly repülése volt. A horvát származású pilóta remek produkciót mutatott be a közönségnek, ami valahol dicsőségnek számított, néhány sajtóorgánum mégis szégyennek könyvelte el, hiszen a horvát Novák „lerepülte” a magyar aviatikusokat, mintegy megalázva őket a közönség előtt.⁴²

A repülés korai éveiben a sajtóhírek alapján a balesetek mindig kiemelkedő eseménynek számítottak. Nem volt ez másként a repülőnapon történt balesettel sem. A legtöbb esetben az alcímek között szerepelt „Székely Mihály balesete”. Székely Mihály mérnök és pilóta tudniillik balesetet szenvedett az *Az Ujság* elnevezésű repülőgéppel. A Székelyről szóló hírek többsége megemlíti, hogy repülés előtt menyasszonyával várta az alkalmas időt a felszállásra. A felszállást követően állítólag zavaró közelségbe került néhány akácfa, s ezért következett be a baleset.⁴³ Le kellett szállnia, azonban a tömeg miatt egy krumpliföldön kellett landolnia, az egyenetlen talaj miatt pedig a gép orra állt. Az ijedtség hatalmas volt, a tömeg pedig izgatott lett, az orvosok a helyszínre siettek, de szerencsére a pánik nem uralkodott el a tömegen.⁴⁴ A repülőgép a leírtak alapján enyhébben sérült a legcsavaron és a szárnyon, de komolyabb kár nem keletkezett. Állítólag Székely beverte a fejét, azonban a vastag, bőr pilótasapka megvédte az ütéstől. A pilóta kimászott a repülőgépből és intett a tömegnek, hogy nincs semmi gond, majd a zokogó menyasszonyához sietett, hogy megnyugtassa.⁴⁵ Olyan rémhíreket is lehetett olvasni, hogy Székely kiesett, kizuhant a repülőből, de ez nem volt igaz.⁴⁶ Ezt követően Kvasz András, Dobos István, Prodam Guidó és Lányi Antal hadnagy is felszállt, ám ezeket a próbálkozásokat sem lehetett a sikerek között elkönyvelni. Ami nagy szenzációnak számított még, az az volt, hogy Takács Sándor⁴⁷ felszállt a Kolbányi Géza⁴⁸ által tervezett gépen, ebbe szerelték be azt a bizonyos lopott Ar-

⁴⁰ Zsélyi Aladár konstruktor gépe. Zsélyi (1883–1914) a magyar aviatika kiemelkedő személyisége, találmányaival fejlesztette a repülést, maga is repült. 1914. április 15-én repülőgéppel balesetet szenvedett, nyílt törése lett és két héttel később tetanuszmergezésben elhunyt.

⁴¹ *Az Ujság*, 1912. 08. 22. 10. évf., 198. szám, 9–10.

⁴² *Pesti Hírlap*, 1912.08. 22. 34. évf., 198. szám, 7.

⁴³ *Az Ujság*, 1912. 08. 22. 10. évf., 198. szám, 9–10.

⁴⁴ *Pesti Hírlap*, 1912.08. 22. 34. évf., 198. szám, 8.

⁴⁵ *Az Ujság*, 1912. 08. 22. 10. évf., 198. szám, 9–10.

⁴⁶ *Pesti Napló*, 1912. 08. 22. 63. évf., 197 szám, 4.

⁴⁷ Takács Sándor (1886–1912) pilóta. 1912. október 13-án felszállt gépével, amelyen elszakadtak a szárnyakat tartó acélsodronyok, Takács pedig lezuhant és halálra zúzta magát. Temetési menete a repülőtér egyik hangárjából indult, körülbelül 30 ezer ember kísérte utolsó útjára. Ezzel a tragédiával ő lett a repülés első magyar vértanúja.

⁴⁸ Kolbányi Géza (1863–1936) neves konstruktor, a Rákosi repülőtér egyik úttörője.

gus-motort, azonban ebben az esetben is inkább a rablott motor hírneve volt a lényeg, nem pedig a pilóta sikeres repülése.⁴⁹

A sajtó által leginkább emlegetett sztárja a repülónapnak Steinschneider Lilly volt, aki, mint már említettem, a Monarchia első női pilótája volt, miután 1912. augusztus 15-én sikeresen megszerezte a 4-es számú pilótaigazolványát,⁵⁰ amelyet a Magyar Aero Club állított ki számára magyar nyelven.⁵¹

Steinschneider első nyilvános szereplésére a magyar közönség előtt 1912. augusztus 20-án került sor, a Szent István-napi repülőversenyen. Már augusztus 10-én felröppentek a Steinschneider nevezéséről szóló hírek, ám akkor még csak arról volt szó, hogy talán nevezni fog.⁵² Néhány nappal később viszont az újságok arról számoltak be, hogy hosszas vita után, de végül meghívták a repülőversenyre.⁵³ A vita tárgya az volt, meghívjanak-e olyan személyeket, akik nem közvetlenül a rákosmezei repülőtér pilótái, miközben a nézőközönség reménykedett abban, hogy ez az esemény összekovácsolja majd a Monarchia országainak aviatikusait.⁵⁴ Steinschneider visszaigazolta, hogy jön, a sajtó felkapta a hírt, és minden újságban erről lehetett olvasni.⁵⁵ A lapok többsége úgy számolt be Steinschneider érkezéséről és meghívásáról, hogy ennek a propaganda, a figyelemfelkeltés és a hírverés a célja, hiszen mindenki kíváncsi volt a pilótanőre. Ebből az szűrhető le, hogy személye inkább érdekességnek számított, s nem a repülési képességei alapján ítélték meg.⁵⁶ Lilly már előtte való nap megérkezett, és a fogadására az aviatikusok kivonultak az állomásra.⁵⁷ A repülőverseny Steinschneider számára nem hozta meg a várva várt sikert, mivel nem érkezett meg időben a repülőgépe.⁵⁸ A nagy attrakció elmaradt, az első magyar pilótánő nem szállt fel. Ennek ellenére így is nagy üdvözlés fogadta a pilótadresszbe öltözött hölgyet.⁵⁹ A repülónapot követően ugyanakkor, ahol Steinschneider Lilly neve megjelent, inkább a kritikus hangok erősödtek fel. A *Budapesti Hírlap* cikkében is inkább az őt ért kritikák kaptak nagyobb szerepet. Megírták, hogy Lilly inkább az osztrák aviatikának csapott hírverést, mindig csak az osztrák pilótákat dicsérte és rájuk volt igazán büszke.⁶⁰ Megjelent egy olyan kétes cikk is, amelyben Steinschneider a magyar pilótákat dicsérte, erről azonban kiderült, hogy nem is a kisasszony írta. A sajtó szerint ez inkább bizonyos reklámfogás lehetett a magyar aviatikusok részéről, akik nem akartak ezáltal rossz hírnévre szert tenni, és szeretnék volna megvédeni a kolléganőjüket.⁶¹ Ezen felül azt is nehezményezték vele kapcsolatban, hogy egy osztrák Etrich-géppel szeretett volna felszállni a magyar repülőversenyen.⁶² Az *Újság* című lap komoly, egyoldalú cikket írt, amelyben kemény szavakkal bírálta a

⁴⁹ *Az Újság*, 1912. 08. 22. 10. évf., 198. szám, 9–10.

⁵⁰ *Dunántúl*, 1912. 08. 17. 2. évf., 185 szám, 6.

⁵¹ Rév 1971, 104.

⁵² *Budapesti Hírlap*, 1912. 08. 10. 32. évf., 188. szám, 4.

⁵³ *Budapesti Hírlap*, 1912. 08. 15. 32. évf., 192 szám, 8.

⁵⁴ *Pesti Hírlap*, 1912. 08. 16. 34. évf., 194 szám, 12.

⁵⁵ *Friss Újság*, 1912. 08. 16–17. 17. évf., 195 szám, 3.

⁵⁶ *Budapesti Hírlap*, 1912. 08. 15. 32. évf., 192 szám, 8.

⁵⁷ *Friss Újság*, 1912. 08. 20. 17. évf., 198 szám, 8.

⁵⁸ A korban vasúti szerelvényeken szállították a repülőgépeket.

⁵⁹ *Budapesti Hírlap*, 1912. 08. 22. 32. évf., 197 szám, 10.

⁶⁰ *Budapesti Hírlap*, 1912. 08. 30. 32. évf., 204. szám, 5.

⁶¹ *Pesti Hírlap*, 1912. 08. 30. 34. évf., 205 szám, 9.

⁶² *Budapesti Hírlap*, 1912. 08. 30. 32. évf., 204. szám, 5.

kisasszonyt. Részletesen beszámolt a tömeg egyre türelmetlenebb magatartásáról, és hogy Steinschneider idegesen járt-kelt, majd végül közölte a tömeggel, hogy nem jött meg a repülőgépe. Ebben a cikkben azt is kifejtették, mi lehetett az oka annak, hogy a gép nem érkezett meg. Méltatták ugyan Steinschneider repülőtudását, és hogy nagyon sokáig tartott a képzése, mert nem tudott repülni: mire a társai már fent az eget rótták, ő még csak gurult. Kiemelik, hogy Lillynek inkább csak az a fontos, hogy mikor látogat ki egy-két főúr a repülőterre, azonban a repülésről soha nem esik szó. A pilótavizsgáját is komoly kritikával illették, miszerint előtte nem tudott felmutatni semmit sem, az oktatója pedig állítólag rettegett, ha Steinschneider szállt fel. Azt is nehezményezte a cikk írója, hogy a budapesti lapok és a nép ennyit foglalkozik vele. Állítása szerint Steinschneider tudta, hogy nem fog megjönni a gépe, azonban mégis eljött, és eljátszotta, hogy készen áll a repülésre. A cikkben kijelentették, hogy Steinschneider csak árt a magyar aviatikának.⁶³ A repülőbemutató után született cikkeken érződik a csalódott hangnem, ám a fenti állításokra nincs semmilyen bizonyíték. Az tény, hogy Steinschneider Lilly sokára tette le a pilótavizsgát, ez azonban annak tulajdonítható, hogy mivel nő volt, s ezért máshogyan bántak vele.

A repülőnap alapvetően eredményesnek mondható két szempontból is. A népszerűség kapcsán egyértelműen kijelenthető, hogy a közönség érdeklődött a repülés iránt. Mivel sokan keresték fel ekkor a repteret, így a népszerűsítésre vonatkozó cél sikeres volt. Emellett kijelenthető, hogy anyagilag is sikeresen zárult a nap a pilóták számára. A források eltérnek, azonban körülbelül 16 ezer korona folyt be a jegyárakból. Ennek egy részét egy közös alapba tették és szétosztották azon pilóták között, akik nem tudtak felszállni valamilyen okból. A többi részét (körülbelül 80%) pedig azok között osztották fel, akik repültek a jeles napon.⁶⁴ Steinschneider Lilly, mivel nem tudott felszállni, elesett a pénznyereménytől. Felmerült, hogy valamilyen ajándékkal kárpótolják őt, azonban az nem egyértelmű, hogy valóban megkapta-e.⁶⁵ A *Pécsi Napló* kemény kritikával illette az eseményeket, hiszen a pilóták voltaképpen nem tudtak érdemi repülést bemutatni, ellenben a horvát Novák Károllyal. Jogosnak tartják és megjegyzik, hogy a tömeg felől is érkeztek negatív hangok, egyenesen arról beszéltek, hogy a tömeg csalódottan hagyta el a repülőteret.⁶⁶ Azonban volt olyan újság is, amely pozitívan értékelte a pilóták teljesítményét, és pozitívan tekintett a jövőbe, a történetet mint tanulási lehetőséget ragadta meg.⁶⁷ Az első magyar repülőnap eseményei tehát keserédes módon teltek.

Összegzés

Az tény és való, hogy a repülőnap nem mondható egyértelműen sikernek, ennek ellenére megkezdte a nagy repülőbemutatók sorát. Az 1912-es alkalom mindentől függetlenül meghatározó eseménye lett a magyar aviatikának. Az látszik, hogy nagyon komoly érdeklődés kísérte a repülést már a kezdetektől. Amennyiben megnézzük az 1913-as Szent István-napi versenyt, látható, hogy a pilóták sokat tanultak az előző évi eseményekből. Az 1913-as verseny már komoly mérkőzés volt, ahol ténylegesen kiírt versenyszámokban tudták a

⁶³ *Az Ujság*, 1912. 09. 01. 10. évf., 207. szám, 8.

⁶⁴ *Budapesti Hírlap*, 1912. 08. 30. 32. évf., 204. szám, 5.

⁶⁵ *Budapesti Hírlap*, 1912. 08. 30. 32. évf., 204. szám, 5.; *Pesti Hírlap*, 1912. 08. 30. 34. évf., 205. szám, 9.

⁶⁶ *Pécsi Napló*, 1912. 08. 22. 21. évf., 187. szám, 4–5.

⁶⁷ *Pesti Hírlap*, 1912. 08. 22. 34. évf., 198. szám, 8.

pilóták összemérni tudásukat.⁶⁸ Eredményeket hirdettek és még jutalom is járt a győzteseknek. Egyértelműen sokkal színvonalasabbra sikerült a bemutató, mint az 1912-es. A fejlődés tehát megindult a rákosmezei repülés szempontjából. A repülésnek külön szaklapja jelent meg, amely rendszeresen beszámolt a reptér eseményeiről. Az *Aeróban* hivatalos műszaki leírásokat közöltek, és maguk a pilóták is beszámoltak a repülési tapasztalataikról. 1914-ben már nem tudták megtartani a repülőnapot, hiszen kitört az első világháború, amely véget vetett a polgári repülésnek és a repülőbemutatóknak. Rákosmező hangárjai elcsendesedtek.

Bibliográfia

Sajtóforrások

Az Újság, 1912.

Budapesti Hírlap, 1912.

Dunántúl, 1912.

Friss újság, 1912.

Magyarország, 1909.

Népszava, 1912.

Pesti Hírlap, 1912.

Pesti Napló, 1912.

Pécsi Napló, 1912.

Szakirodalom

Csanádi – Nagyvárad – Winkler 1974 = Csanádi N. – Nagyvárad S. – Winkler L.: *A magyar repülés története*. Budapest.

Rév 1971 = Rév Pál: Az első magyar pilótanő. *Élet és tudomány* (1971.01.15.), 26 (3): 103–105.

Tóth 1918 = Tóth B.: Repülőnapok szerepe Magyarországon. A repülés kezdetétől a második világháborúig. *Közlekedés- és Technikatörténeti Szemle*, 2018: 105–134.

⁶⁸ Magassági, időtartam (egy repülés alkalmával), időtartam (összesített repülés), gyorsasági, leszállási, leggyorsabb nyolcas.