

# FAVÁZAS REPÜLŐGÉPEK GYÁRA ALBERTFALVÁN (1914–1918)

Dr. Tóth Sándor László  
faipari mérnök, c. egyetemi tanár



**A Magyar Léghajó és Repülőgép Rt.-ben, más nevén a Magyar Repülőgépgyár Rt.-ben már 1913-ban Lohner-féle nyílrepülőgépeket (Pfeilflieger) készítettek. A gyárat a háború kitörése után Albertfalvára költöztették.**

Az első világháború idején három repülőgépgyár is működött az országban. Ezek közül legfontosabb volt az 1914-ben alapított Első Magyar Repülőgépgyár (MARE), németül az UFAG (Ungarische Flugzeugfabrik Aktien Gesellschaft) Albertfalván. Kezdetben a gyár 80 munkással dolgozott, ez a szám 1917 elején 1200-ra emelkedett, majd 1918 végén elérte az 1700 főt.

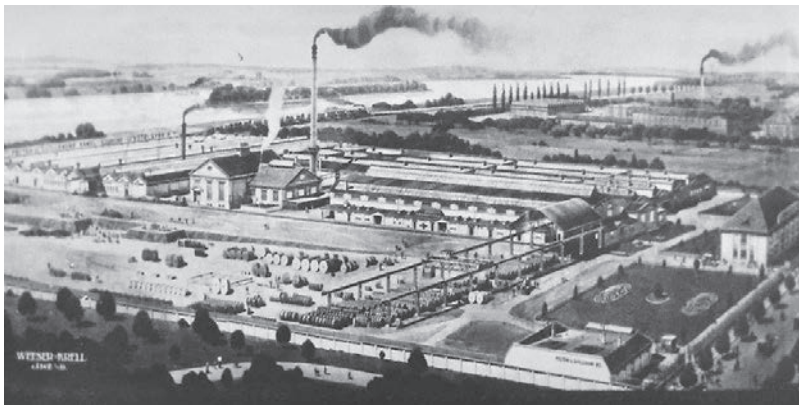


A repülőgépgyár jelvénye

A másik jelentős repülőgépgyár 1914-től a Magyar Lloyd Repülőgép- és Motorgyár volt Aszódon, 400 főre emelkedő létszámmal. A harmadik Magyar Általános Gépgyár (MÁG) néven kezdte meg működését, ahol először repülőgépmotorokat gyártottak, majd 1917-től Mátyásfüldre, a repülőtérről történt költözés után már repülőgépeket is készítettek. Itt 1100 főt is foglalkoztattak.

A hazai repülőgépipar 1918-ban 4480 munkást foglalkoztatott és 1914–1918 között összesen 2029 repülőgépet (sárkányt) és 1146 motort gyártott. Ez utóbbiban benne vannak a Magyar Automobil Rt. (MARTA) – Arad, a Ganz-Fiat – Bu-

dapest és az Automobil Hűtőgyár (HEFA) – Budapest által készített motorok és foglalkoztatottak is. Albertfalván a repülőgépgyár mellett épült fel az Első Magyar Légcsavar Művek, ahol Asbóth Oszkárnak (1891–1960), a gyár igazgatójának tervei alapján gyártották a jó hatásfokú, korszerű légcsavarokat. A gyárban a foglalkoztatottak száma elérte a 120 főt. A légcsavarokat legelőször egy darab gerendából faragták ki, azonban, ha a térgörbe légcsavar két lapátja nem sikerült teljesen egyformára, kiegyensúlyozatlan maradt. Ekkor a magas fordulatszám következtében a légcsavar „ütött”, s előbb-utóbb deformálta, majd eltörte a motor főtengelyét. Az albertfalvai gyárban a legújabb technológiát alkalmazva ragasztással, rétegelt fából építették fel a légcsavarokat, többnyire a válogatott vörösfenyő és kőris fájából. Faipar-történeti érdekesség lehet, hogy a repülőgépek fa alkatrészeit véralbumin meleg enyvvvel ragasztották, majd áttértek a kazein hideg enyvnek használatára. Ez utóbbi felhasználásával, rétegelt fából készültek a légcsavarok is.



Az albertfalvai gyár látképe 1923-ban (Albertfalvi Múzeum)



## MAGYAR REPÜLŐGÉPGYÁR RÉSZVÉNYTÁRSASÁG

TELEFON: 109-80 ÉS 110-76.  
OSZTRÁK POSTAKÁREKPENZTÁR 156048 SZ.  
MAGYAR POSTAKÁREKPENZTÁR 37414 -

U.F.A.G.

TÁVIRATI-CZIM: „UFAG” BUDAPEST  
LEVÉLCZIM: BUDAPEST, POSTAHIVATAL 112  
VASÚTI CZIM: DÉLI VASÚTI ÁLLOMÁS BUDAFOK

BUDAPEST-ALBERTFALVA 1917. augusztus

MARE-UFAG 1917. évi levelének fejléce (Albertfalvi Múzeum)

A kemény-, legtöbbször kőrisfából felépített, ragasztott géptörzs borításához rétegelt (furnér) lemezt, majd vékony alumíniumlemezt használtak.

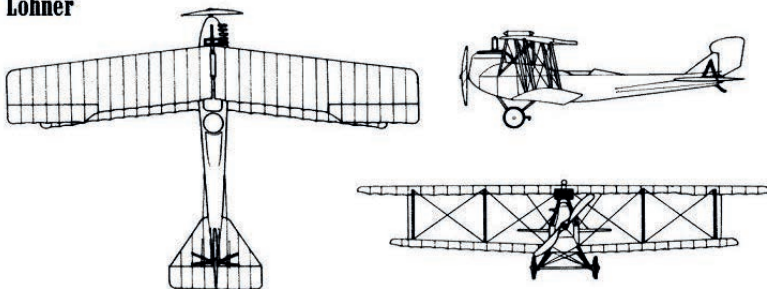


Az UFAG repülőgépgyár hirdetése (Albertfalvi Múzeum)

## A GYÁRTOTT REPÜLŐGÉPTÍPUSOK ALBERTFALVÁN

Az Első Magyar Repülőgépgyárban 1915-ben 22 darab 150 LE-s Daimler-motorral felszerelt

### Lohner



Lohner nyílrepülőgép három nézeti rajza

felderítőgép készült, amelyeket már a harctereken is jól hasznosítottak. A Lohner-licenc típusokból összesen 57 db épült, amikor a MARE 1915 végén a német Hansa – Brandenburg repülőgépgyárral kötött licencszerződést és ettől kezdve a Brandenburg típusok képezték az ekkor már UFAG néven ismertté vált albertfalvai repülőgépgyár fő termékeit. Ezen kívül a Lohner gyár kitűnő repülőcsónakjai, az L típusok, majd a nagyobb K és KG jelű harci repülőcsónakok is készültek a gyárban.

A Lohner B VII gépek nyílazott, kettős szárnyú, 13,5 m fesztávolságú, kétcellás, vászonborítású faszervezetűek voltak. Az addigi gépekhez képest nagy keresztmetszetű, 9,5 m hosszúságú, vászonborítású törzsben csaknem egymás mellett, kisé hátrafelé, lépcsőzetesen ült a pilóta és a megfigyelő. Így a megfigyelő előre is látott és kapcsolata volt a pilótával. A Brandenburg C I típusjellel 1916-tól

gyártották a német Heinkel tervei szerint az első világháború egyik legjobb felderítőgépét. A kétcellás, kétüléses, furnérborítású törzssel épült gépnek 12,25 m-es szárnya és 8,45 m-es törzshossza volt. 1916-ban 166, 1917-ben 330, majd 1918-ban 170 darabot gyártottak. Ugyanezen idő alatt még 12 db kétsikű kétmotoros, 18 m fesztávú Brandenburg G I bombázó is készült.

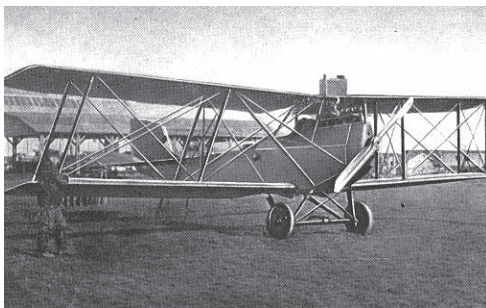


Lohner vízi repülőgép



A MARE által gyártott kétmotoros bombázógép az 1917. évi hadiipari kiállításon

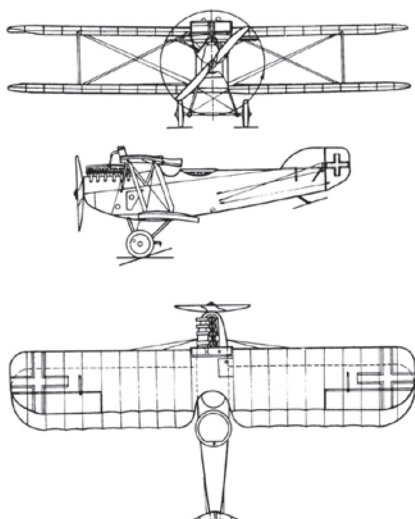
Az UFAG tervezői, a cseh Bloudek, Stanko és a magyar Oravec Béla által kialakított UC I felderítő a legjobb tulajdonságú, leggyorsabb gépnek bizonyult a repülőarzenál pályázatán. Ezekbe 230 LE-s Hiero-motort építettek a magas, furnérborítású, kétüléses törzsorba. A gépek sebessége 180 km/h volt, 4900 m-ig emelkedtek és 3,5 órát tudtak a levegőben tölteni. Ebből a típusból az UFAG-nál 284 db-ot gyártottak.



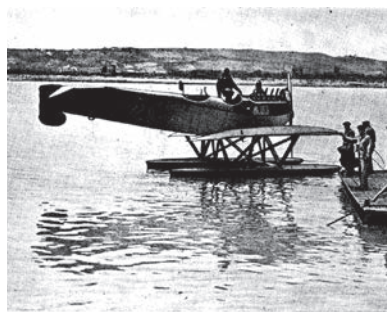
Brandenburg C I fényképe



UFAG C I gyorsfelderítő az albertfalvai gyár udvarán



UFAG C I gyorsfelderítő három nézeti rajza



Brandenburg W 29 vízi gép, az 1918-as év utolsó gyártmánya



A múzeum kezdeményezésére 1994-ben, az Építész utca 8–12. alatt, az egykori repülőgépgyár szerelőcsarnokának falán (Szellőző Művek Kft.) emléktáblát helyeztek el

Az első világháború vége felé a két albertfalvai szomszédos gyár nyersanyaghiánnyal küzdött. A MARE ekkor ócska vasúti síneket vásárolt a MÁV-tól, hogy abból készítse a nagy igénybevételnek kitett alkatrészeket. A megfelelő minőségű, nagy szilárdságú faanyag fő építőeleme volt az akkori repülőgépeknek. A két gyár ezerholdas kőrisedőt vásárolt Horvát-Szlavóniában, azonban a közbejött politikai események miatt már nem tudták a faanyagot Budapestre szállítani.

1917–18-ban az albertfalvai repülőgépgyárban KG jelű repülőcsónakok és Brandenburg W 29 vízi gépek is épültek.

Az 1918. évi haditengerészeti fegyverszünet után Ausztria–Magyarország repülőgépei, repülőgép-tartozékai legnagyobb részét az olaszok zsákmányai lettek, a maradékot az antant országok vitték el. A magyar gyárakban szállításra váró repülőgépeket a megszálló román csapatok vitték el.

Az első repülőgépek készítésének évfordulójára, 1994-ben az Albertfalvai Helytörténeti Gyűjtemény és Iskolamúzeumban – Bu-

dapest, XI. kerület, Pentele utca 8. – kiállítás nyílt a hazai repülés 20. század eleji történetéről. A kiállításon több mint száz fénykép tanúskodott az egykori repülőléletről, amelyet Beleznay Andor múzeumigazgató segédletével id. Winkler László rendezett be. ■

**Felhasznált források:**

Albertfalvi Helytörténeti és Iskolamúzeum gyűjteményei. Repüléstörténeti kiállítás.

Blazsek Attila: Bombázó-, járőr- és felderítőgépek az első világháborúban. [www.riseofflight.hu/](http://www.riseofflight.hu/) cikkek (153-bombazo-jaror-es-felderito.... 2015.nov.11.k

Csanádi Norbert–Nagyváradi Sándor–Winkler László (1977): A magyar repülés története. 2. kiadás. Műszaki, Budapest.

Nagyváradi Sándor – M. Szabó Miklós–Winkler László (1986): Fejezetek a magyar katonai repülés történetéből. Műszaki.

Winkler László (2000): Magyar repülő, repülő magyarok. Kossuth – Pallas Stúdió Budapest.