



6. ábra. Egy 1966-ban készült felvétel a budapesti városligeti Közlekedési Múzeumban kiállított Zsélyi monoplán élethű rekonstrukciójáról (Forrás: Fortepan / Magyar Rendőr / 65328)

Druzsín József\*

## Zsélyi Aladár repülőgép-konstruktőr, aviatikus **II. rész**

**A**szerző, tanulmánya első részében a hazai repülés kezdeti időszakát, a Blériot budapesti bemutató repülését követő éveket idézte fel, amikor a Rákosmezőn lelkes emberek sokasága fogott hozzá repülési kísérleteihez. Zsélyi Aladár gépészmérnökként vált aviatikussá, és már az első gépe, a Zsélyi I. prototípusa felkeltette a külföldi szakemberek figyelmét. A cikk ismertetette a repülőgépszerkesztő további fejlesztéseit és szakirodalmi munkásságát. A tanulmány második része Zsélyi Aladárt pilótaként mutatja be, és megismerteti az érdeklődőket a magyar repüléstörténet neves alakjának emlékezetével.

### A PILÓTA

Zsélyi Aladár tudományos tevékenysége és a mérnöki számítások alapján végzett repülőgép-építés mellett repült is, saját tervezésű gépeit többnyire ő vezette. Zsélyi tekintélyét növelte, hogy nemcsak elméleti szakember, kutató és konstruktőr, hanem vizsgázott pilóta is volt. Maga szerkesztette gépein többnyire ő maga repült, bár repülőgépeinek építésében és azok berepülésében részt vett a később önálló konstruktőrre váló, ügyes kezű szerelő, Kvasz András<sup>7</sup> kerékpár-mechanikus is. Zsélyi hosszú évekig Rákoson, az 1-es hangárban élt és dolgozott. [10; 77. o.]

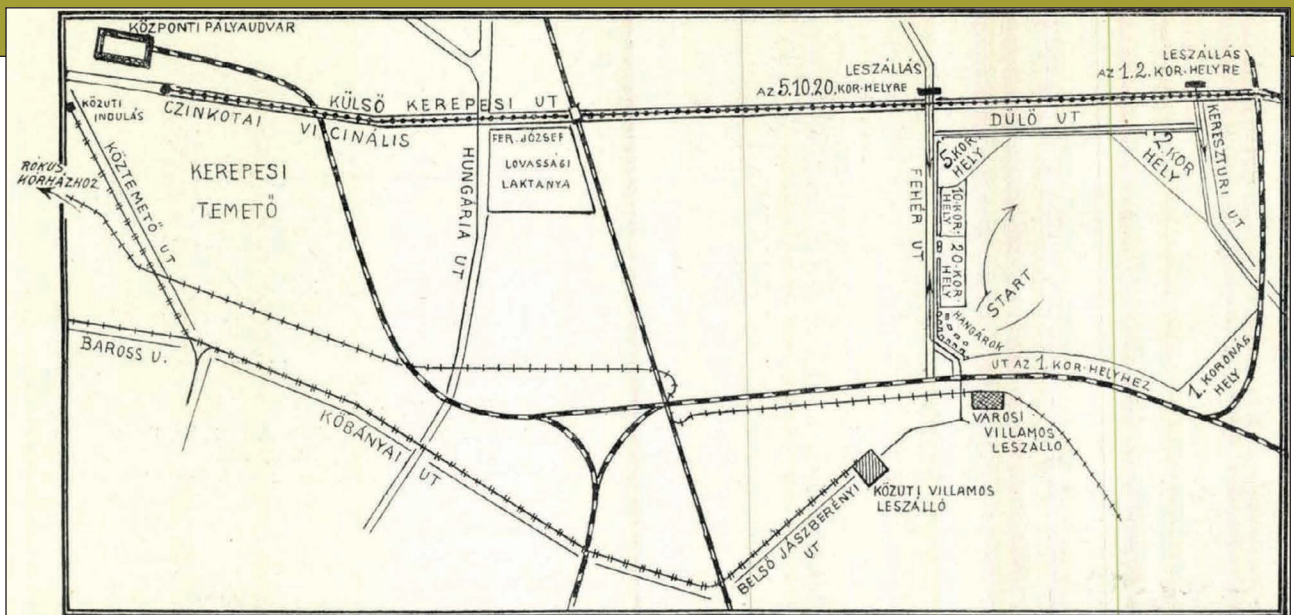
Zsélyi első repülőgépe, a Zsélyi I. motorpróbái 1910 februárjában kezdődtek. A zongorahúrokkal merevített, 7 méteres fesztávolságú, 150 kilogramm tömegű, egyfedelű gépet (monoplánt) gumírozott vászonnal vonták be. Erőforrásként egy 30 LE-s, francia gyártmányú „Darraque” motort

építettek be, amely egy Papp János asztalosmester által gyártott, kéttollú fa légcsavart forgatott. [11] A kis gép először március 15-én emelkedett a levegőbe, de rövidesen megsérült, ezért tervezője Zsélyi II. néven teljesen újjáépítette. A fesztávolságot 1,2 méterrel megnövelte, a törzhosszúságot pedig 6,4 méterre csökkentette. A kormánylapok előtt megjelentek a vezérsíkok, a szárnyvégeken pedig a sérülésektől védő íves csúszók. 1910. május 26-án és 27-én Zsélyi megnyerte a magyar pilóta teljesítményért kitűzött első két versenydíjat (7. ábra), és rövidesen 18 km távolságot repült, amely abban az időben nagyon komoly teljesítménynek számított. Még a fővárosi lapok is tudósítottak eredményeiről. [12] Zsélyi a Magyar Aviatikusok Támogató Országos Bizottság segítségével 1913 márciusától június 16-ig a bécsújhelyi repülőiskolában tanult, ahol sikeres pilótavizsgát tett [10; 30. o.]. Korábban a kereskedelmi miniszter támogatásával és a Magyar Aero Klub javaslatára a párizsi Blériot iskolában folytatott tanulmányokat. [10; 20. o.]

A látási problémákkal küszködő Zsélyi Aladár által vezetett repülőgépekkel gyakran történt baleset, de csak kétszer szenvedett súlyos sérüléseket. Először 1910. június 1-jén zuhant le, valószínűleg a magassági kormányt szabályozó huzal szakadt el, amely során a pilóta kirepült a teljesen összetört gépből, karja kificamodott, és súlyos agyrázkódást szenvedett. [13] A baleset után több mint egy hónapig kórházban ápolták, azonban elhivatottságát és bátorságát jelzi, hogy felépülése után tovább folytatta repülési kísérleteit. Még abban az évben megépítette harmadik gépét, amelyhez állami támogatást is kapott. A Zsélyi III. számos olyan újítást tartalmazott, amely ismét nagy elis-

\* Druzsín József őrnagy, MSc, Haditechnika folyóirat, katonai szerkesztő. ORCID 0000-0002-2971-1805





7. ábra. A repülőverseny helyszíne, a rákosi lovassági gyakorlótér a Vasárnapi Újság 1910. június 5-i számában [14]



8. ábra. A motor meghibásodása miatt 1914. 04. 15-én lezuhant Zsélyi-repülőgép roncsa [19]

merést aratott szakmai körökben. Ezzel a géppel az akkor általános 90–100 km/h-s sebességgel szemben, már 170 km/h-s csúcsebességet ért el. A próbarepüléseket 1914 áprilisában kezdte meg a rákosmezei gyakorlótéren. Április 15-én a gurulópróbák után sikerrel szállt fel, s látványos repülést mutatott be. A földi személyzet mérése szerint Zsélyi gépe elérte a 170 km-es óránkénti sebességet. A levegőben még minden a legnagyobb rendben ment, de a homokos rákosi talaj nem volt alkalmas az ilyen gyors

9. ábra. Zsélyi Aladár újjáépített repülőgépe a mátyásföldi Honvéd Repülőgép-javító Műhely [16] épülete előtt, 1965-ben (Forrás: Fortepan / Csermely Károly / 41655)



gépek számára. A landolásnál a laza homok túlságosan „megfogta” a gépet, amely orra bukott. (8. ábra) Zsélyi Aladár kirepült a pilótaülésből, és nyílt kartörést szenvedett. [10; 78. o.] A látszólag nem súlyos és az orvosok által is veszélytelennek tartott sebesülés azonban végzetesnek bizonyult. Mint lábadozó beteget, a pilótát kiengedték a kórházból, de hamarosan visszakerült. Később derült ki, hogy súlyos tetanuszfertőzést kapott, és több hétig tartó szenvedés után 1914. július 1-jén, 31 éves korában örök álmra hajtotta fejét. [15]

### A KONSTRUKTÓR EMLÉKEZETE

A repülés megindulásának kezdeti évtizedeire nem véletlenül használjuk a *hőskor* jelzőt, hiszen világszerte sok százra tehető azoknak a bátor pilótáknak a száma, akik a kezdeti években a kiforratlan repülési eljárások és kezdetleges repülőeszközök miatt az aviatika áldozataivá váltak. Zsélyi Aladár, a magyar repülés reményteljes alakja is fiatalon

10. ábra. Zsélyi Aladár sirja Csaláron (Fotó: Csáky Károly felvétele)





11. ábra. Utcanév-tábla Mátýásföldön (Fotó: Druzsín József)

hunyt el repülőbalesete következtében. A Losonc melletti Csalár község temetőjében, szülei mellett helyezték örök nyugalomra. (10. ábra) A két világháború között jeltelenné vált sírját a losonci sportrepülőtér egykori parancsnoka, Miroslav Mihály kutatta fel, s emeltetett fölé a saját költségén sírkövet és emléktáblát. [17] Budapesten társadalmi kezdeményezésre utcát neveztek el Zsélyi Aladáról, amely a XVI. kerületben, a mátyásföldi repülőtér közelében emlékezteti az utókort a magyar repülés e zseniális tehetségű úttörőjére. (11. ábra) Zsélyi születési nevének emlékét őrzi a XVII. kerületben, a Helikopter lakóparkban található Koch Aladár utca is. [18]

A mátyásföldi Corvini Domini Egyesület és a Magyar Honvédség összefogásával 1996-ban, az első, közforgalmú repülőtér megnyitásának 80. évfordulóján állítottak emlékoszlopot a mátyásföldi ősrépülők emlékének. A szerző kezdeményezésére szervezett centenáriumi ünnepség alkalmával 2017. szeptember 2-án került fel az Újszász utcai ősrépülő-emlékműre a Zsélyi Aladárra emlékező márványtábla. (12. ábra)

Civil szervezetek az aviatikus emlékét őrző Ipoly-mente polgáraival összefogva, Zsélyi Aladár halálának 2014-es centenáriumára Bussán, önkormányzati tulajdonú épületben, alig néhány méterre Zsélyi Aladár lakóházától alakították ki az emlékszobát, amely a magyar repüléstörténet kiemelkedő alakjának pályáját mutatja be. A ritka és különleges tárgyakat felvonultató gyűjtemény az elmúlt évek alatt szinte folyamatosan gyarapodott, a repülés hőskorában, a 20. század elején készült gépek modelljei, alkatrészei, a pilóta felszerelésének darabjai és számtalan régi fotó mellett a Zsélyi Aladár által épített első magyar repülőgépek egyikének légszavarját is láthatják az érdeklődők. [17]

Zsélyi életrajzát 10 kérdésből álló, internetes kvíz dolgozza fel a Csemadok honlapján.<sup>8</sup>

A Zsélyi-repülőgépet magyar bélyegen kétszer is megörökítették. 1959-ben (katalógus sorszám: 1654) Vertel József tervezett a „Közlekedési Múzeum” elnevezésű sorozatba 3 forintos névértékben, ofszetnyomással készített forgalmi bélyeget. 32 évvel később, 1991-ben Dudás László tervező asztaláról került forgalomba a „Száz éve repül az ember” című, négy értékes sorozat, amelynek 30 forintos záróértéke (katalógus sorszám: 4104) a Zsélyi I. monoplánt ábrázolja. (13. ábra)



12. ábra. Az ősrépülők emlékműve Mátýásföldön, a repülőtér egykori bejáratánál (Fotó: Druzsín József)



13. ábra. A Közlekedési Múzeum című bélyegsorozatban (balra) és a Száz éve repül az ember című sorozatban (jobbra) is ábrázolták Zsélyi Aladár repülőgépét (A szerző felvételei saját gyűjteményéből)

#### HIVATKOZOTT IRODALOM

- [10] Dalia László, *Repülő emberek* (Budapest, Sportpropaganda Vállalat 1987), ISBN 963754383X;
- [11] Zsélyi Aladár monoplánja, *Nemzeti Sport* 8. évfolyam 12. szám - 1910. március 19. [https://adt.arcanum.com/hu/view/NemzetiSport\\_1910\\_1/?query=Zs%C3%A9lyi%20alad%C3%A1r&pg=243&layout=s](https://adt.arcanum.com/hu/view/NemzetiSport_1910_1/?query=Zs%C3%A9lyi%20alad%C3%A1r&pg=243&layout=s) (Letöltés:2021.6.30.);
- [12] Hírek a budapesti repülőtéréről, *Nemzeti Sport* 8. évfolyam 19. szám - 1910. május 7. [https://adt.arcanum.com/hu/view/NemzetiSport\\_1910\\_1/?query=Zs%C3%A9lyi%20alad%C3%A1r&pg=243&layout=s](https://adt.arcanum.com/hu/view/NemzetiSport_1910_1/?query=Zs%C3%A9lyi%20alad%C3%A1r&pg=243&layout=s) (Letöltve:2021.6.30.);
- [13] Hírek a budapesti repülőtéréről, *Nemzeti Sport* 8. évfolyam 23. szám - 1910. június 4. [https://adt.arcanum.com/hu/view/NemzetiSport\\_1910\\_1/?query=Zs%C3%A9lyi%20alad%C3%A1r&pg=243&layout=s](https://adt.arcanum.com/hu/view/NemzetiSport_1910_1/?query=Zs%C3%A9lyi%20alad%C3%A1r&pg=243&layout=s) (Letöltve:2021.6.30.);
- [14] A repülőverseny helyszíne a Vasárnapi Ujság 1910. június 5-i számában [https://pestbuda.hu/cikk/20200610\\_az\\_első\\_repuloverseny\\_budapesten\\_rakosmezore\\_varta\\_a\\_magyar\\_fovaros\\_europa\\_pilotait](https://pestbuda.hu/cikk/20200610_az_első_repuloverseny_budapesten_rakosmezore_varta_a_magyar_fovaros_europa_pilotait) (Letöltve:2021.6.30.);
- [15] Földesi László, Zsélyi Aladár <http://www.aeronews.hu/index.php/aerohistory/repuelo-magyarok/172-zselyi-aladar-1883-1914> (Letöltve:2021.6.30.);
- [16] Druzsín József: A 100 éves Mátýásföldi repülőtér katonai, repülés- és gyártástörténeti, valamint katonai logisztikai emlékei Druzsín József elektronikus magánkiadása Kistarcsa, 2020. ISBN 978-615-00-7922-6 pp. 43–44. <https://mek.oszk.hu/20400/20461>;
- [17] Csáky Károly: Emlékhelyek, emléktáblák tájainkon V. – Zsélyi Aladár emlékek Bussán és Csalárban 2016.02.03 <https://felvidek.ma/2016/02/emlekhelyek-emlektablak-tajainkon-v-zselyi-aladar-emlekek-bussan-es-csalarban/> (Letöltve:2020.5.11.);
- [18] KFKI: Tudósnapár <https://tudosnapar.kfki.hu/historia/egyen.php?nanev=zselyi> (Letöltve:2020.4.1.);
- [19] Forrás: [http://dka.oszk.hu/081000/081091/501\\_620\\_pix\\_Oldal\\_03\\_kep\\_0002\\_nagykep.jpg](http://dka.oszk.hu/081000/081091/501_620_pix_Oldal_03_kep_0002_nagykep.jpg) (Letöltés: 2022.4.20.).

#### JEGYZETEK

- 7 Kvasz András (Békéscsaba, 1883. november 21. – Budapest, 1974. január 27.) pilóta, repülőgép-szerelő, a magyar aviatika úttörője.
- 8 Szlovákiai Magyar Művelődési Intézet – Dunaszerdahely. Zsélyi Aladáról, Felvidék szülöttéről, a magyar aviatika úttörőjéről. (2015. augusztus 28.) <https://csemadok.sk/kviz/zselyi-aladardrol-felvidek-szulotterol-a-magyar-aviatika-uttorojerol/>.