

**Nagyváradai Sándor-
M.Szabó Miklós-
Winkler László**

**Fejezetek
a magyar
katonai repülés
történetéből**

**Műszaki Könyvkiadó, Budapest,
1986**

Az 1913-ban megindult kezdeményezésre Aszódon 1914. április 30-án megalakult a Magyar Lloyd Repülőgép- és Motorgyár Rt. Ez a gyár tipikus példája volt a hadiipar igényei nyomán jelentkező külföldi tőkebeáramlásnak. A közelgő háborús készülődések profitlehetősége arra készítette a hazai tőkés csoportokat, hogy repülőgépipart hozzanak létre, és a várható hasznos növelésére alaptőkéjüket külföldi tőkebefektetésekkel is növeljék. A magyar repülőgépipar haszonélvezői között így egyaránt megtaláljuk az ebben az időben kapitalizálódó nagybirtokosokat, arisztokratákat és a velük szövetkező külföldi nagytőkéket.



Brandenburg W 29 vízi repülőgép Albertfalvánál a Dunán 1918-ban

Az aszódi Llyod gyárnál 1914 májusában tett bejegyzés utal arra, hogy egy külföldi érdekcsoport bevonásával az ottani nevelőintézet karosszéria – és asztalos-üzemeiben megindították a repülőgépgyártást. Ugyanakkor a közelben megkezdtek egy repülőtér létesítését is.

A külföldi érdekcsoportot a lipcsei Deutsches Flugzeug Werke (D.F.W.) cég jelentette, amely belépett a vállalkozásba, és szakmai irányításra az üzembe küldte *Heinrich Bier* igazgatót, az akkor ismert pilótát. Ugyanakkor Aszódra szállítottak tíz DFW B I típusú repülőgépet is félkész állapotban, hogy ott annak gyártási és szerelési tudnivalóit gyorsan elsajátítsák. Az üzem irányítására magyar mérnököket vett fel, így lett a gyár főmérnöke *Melczer Tibor* és tervező mérnökei *Szalay Ferenc*, ill. *Tóbiás Béla*.

Ők már az első mintagépek munkáinál is látták, hogy a DFW gépek rendkívül komplikált szerkezetűek (pl. a szárnyak, görbe ívben hátrahajlottak, ezért a típust „Repülő banán”-nak is becézték), s emiatt a szárnyformát egyenes vonalú, hátrafelé nyilazott szerkezetre dolgozták át.

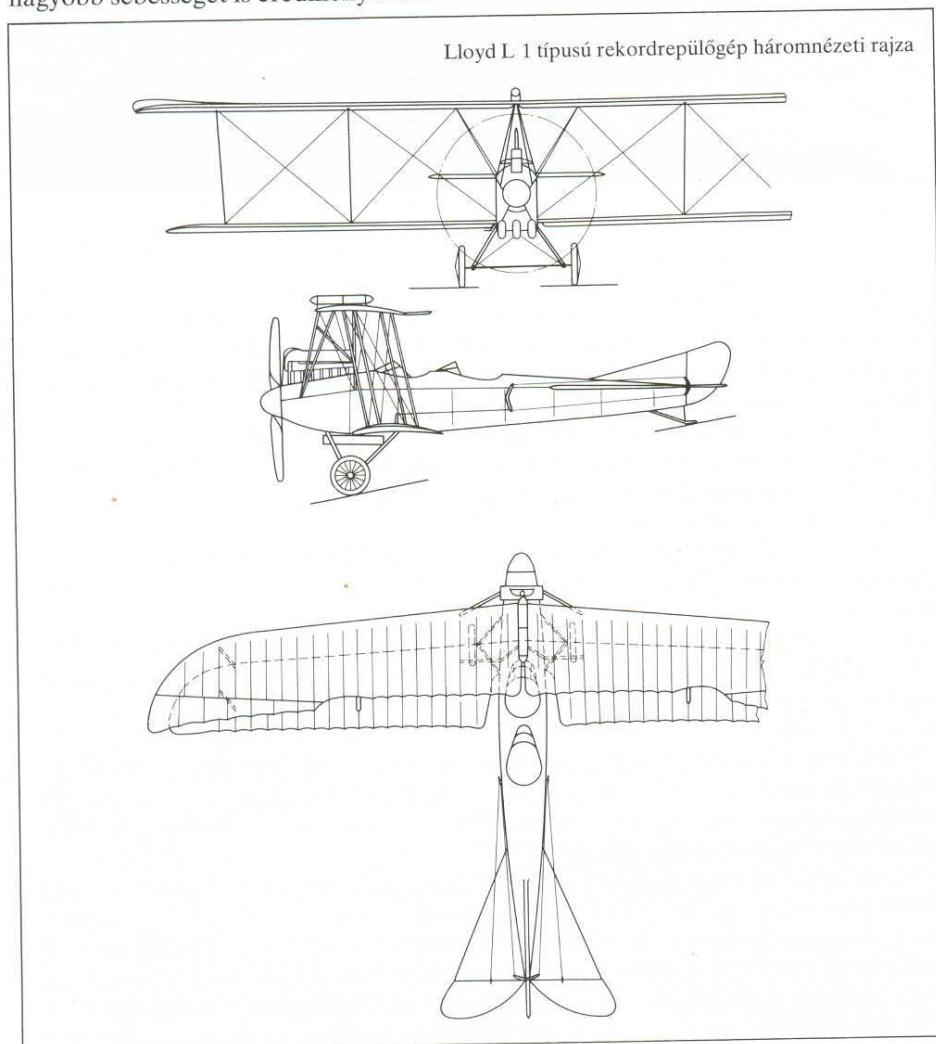
Aszód kapta a monarchia 4-es repülőüzem jelét, ezért az itt épített első gép a 40.01 jelet kapta. A gépet már 1914 júniusában Aspernbé küldték bemutatásra, ahol az ottani

repülőversenyen 20-as rajtszámmal indult. Nagy meglepetésre ez a 107 KW-os (145 LE-s) Hiero-motorral felszerelt kísérleti gép, *Bier Heinrich* igazgató-pilótával 6160 m magasra emelkedett, egy utast vive pedig 5440 m rekordmagasságot ért el! Ez egycsapásra megnyitotta a gyár gépeinek útját, és megindult a Llyod 41-es sorozat gépeinek gyártása. A rekorder 40.01 mint az első iparilag gyártott magyar repülőgép a Közlekedési Múzeumba került és ma is ott látható.

Aszódon kb. 400 fő foglalkozott a repülőgépek gyártásával. Az 1914-1916-os években legnagyobb részben a sikeres első gép változatait gyártották a különféle motorok szerint 41-es, 42-es és 43-as sorozatszámokkal. Ezek a gépek fából készültek vászonborítással. (Kivétel a 40.01, amelynek acélső szerkezetű törzsét még Lipcséből hozták.)

Az első háborús évek tapasztalata nyomán a Llyod már említett magyar tervezőmérnökei a 44-es sorozat gépeit már két változatban készítették. A második változat abban különbözött, hogy az addigi vászon szárnyborítás helyett a szárnyak teljes felületét vékony réteges falemezzel borították. Ez a funérborítás nagyban megnövelte a szárny merevségét, ugyanakkor növelte a felületi simaságot, ami nagyobb sebességet is eredményezett!

nagyobb sebességet is eredményezett!

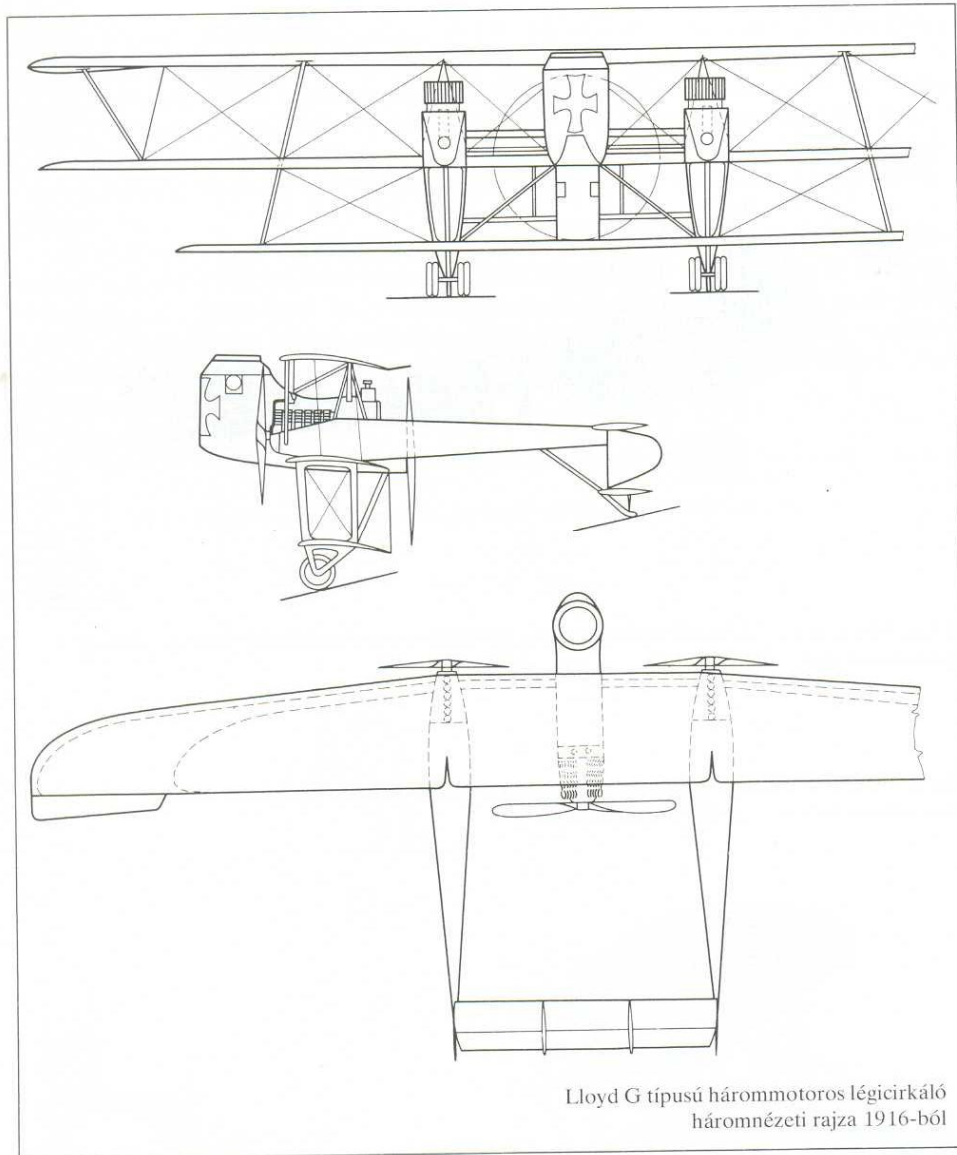




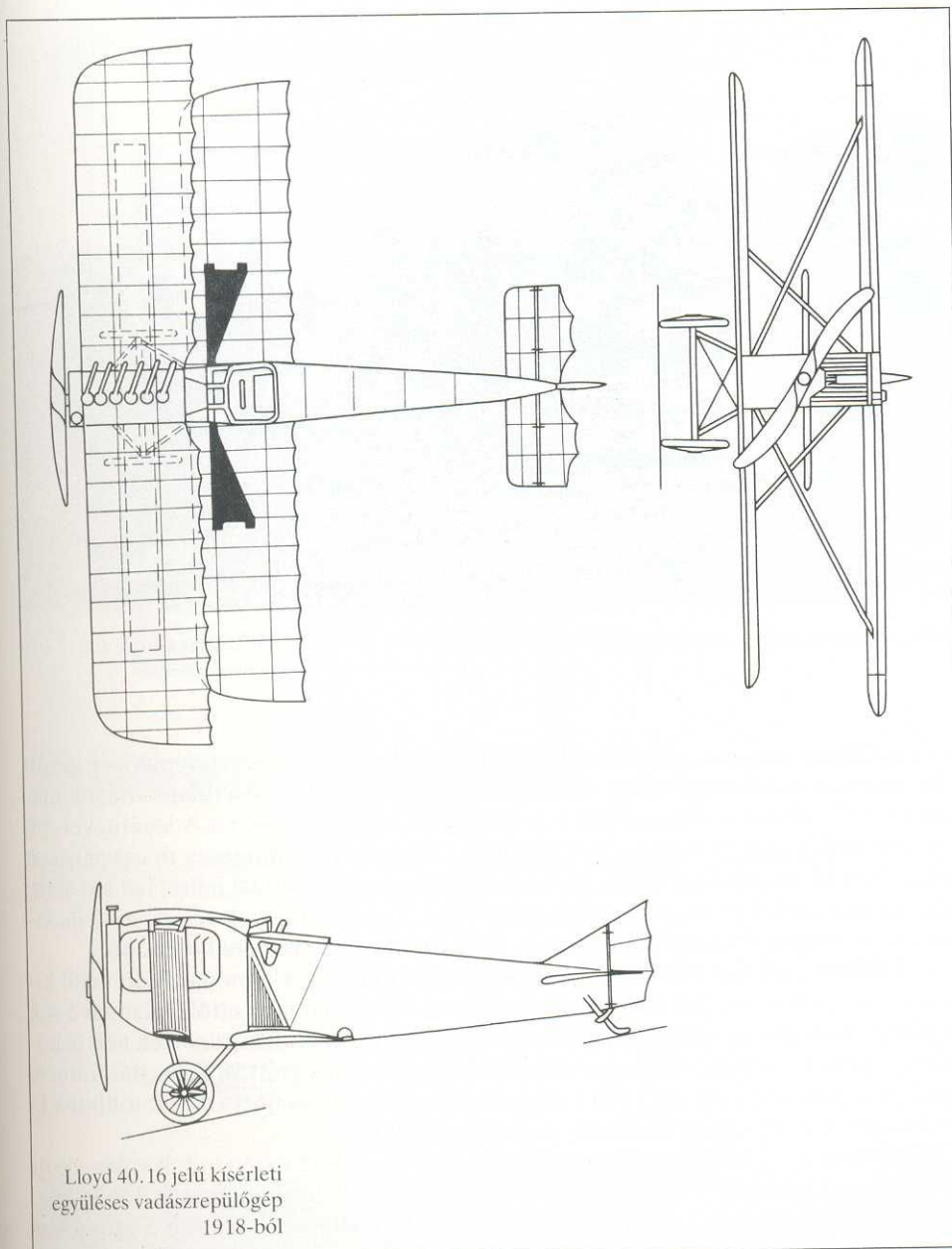
A Lloyd 44-es sorozat felderítő repülőgépei már kevesebb merevítővel és később rétegeslemez borítású szárnyal is repültek

Lloyd C V típusú, 46-os sorozatú felderítő repülőgép, amely *Melczer Tibor* terve szerint rétegeslemez borítású szárnyal épült 1917-től





A 46-os sorozat 1917-ben már teljesen átdolgozott, új típusban jelentkezett. Az a „Furnér-Llyod” már 136 kW-os (185 LE-s) MÁG_Daimler-motorral repült, és a kétüléses gyorsfelderítők első változatának tekinthető. Nagy eredménynek számított, amikor a bécsi Flieger-Arsenal elrendelte, hogy ezt a magyar tervezésű típust a Wiener Karosserie cég is kezdje sorozatban gyártani (82-es sorozat). A típusba később az aradi MARTA gyár 162 kW-os (220 LE-s) motorjait építették be, és előre-, valamint hátratüzelő géppuskával is felszerelték.



Az aszói Lloyd gyár vezetői a tervezésben és a kísérleti tapasztalatokban mutatkozó hiányt (szervezett ilyen intézmények akkor csak Bécsben voltak) sok kísérleti repülőgéppel megpótolni. Eddig 16 kísérleti repülőgép került elő, amelyek mind megépültek, és szilárdsági, valamint repülési tulajdonságok mérésére is alkalmazták őket. (Ezek jele 40.01-től 40.16-ig ismert.) A legérdekesebb kísérlet kétségtelenül a nagygépekre kiírt (G típus=Grossflugzeug típus) pályázat során történt, amikor egy óriás, háromfedélű gép készült (40.08 jellel) hat hét alatt, három motorral, két törzzsel, legnagyobb részben a gyártott gépek részeinek felhasználásával. Sajnos ezt nem kísérte siker, mert már az első próbánál összetört.

Végül a Llyod-tervezőknek is be kellett látniuk, hogy a monarchián belül kialakult hierarchia szerint a központi fischamendi kísérleti intézettől, valamint a sok repülőgépszerviz-gyártó bázistól osztrák függőség alakult ki, amelyek nélkül komoly, önálló konstrukciókat nem alakíthattak ki. A teljes gyártási kapacitást (amely havi 20-24 repülőgép volt) 1917 végén már az osztrák licencgyártások töltötték ki az Aviatik C és D I Berg felderítő- és vadászgépekből.

A Phönix C I kétüléses gyorsfelderítők gyártása 1918 őszen indult volna, de itt már súlyos anyagihiányok mutatkoztak. Így az első ilyen gépek csak a Tanácsköztársaság idején kerültek összeszerelésre és repülőfeladatokra. Ez volt a gyár 49-es sorozatú gépe, míg az Aviatik C I felderítők a 47-es, az erős motorral továbbfejlesztett Aviatik D I Berg vadászgépek pedig a 348-as jelet viselték oldalukon.