



Fenntartható közösségek STÚDIÓ

A hely és a helyzet megértése/ Anyag és idő /
Közösségépítés, közösségben építés

FELHAJTÓERŐ – Közösségi jövőképek
Háromszathatárhegy, vitorlázó reptér

KOMPLEX és DIPLOMAKIÍRÁS
2025 tavasz





Tartalomjegyzék

5	Program
6	Felhajtóerő
14	Helyszín
20	Olvasó



Program

Hogyan lehet egy nagy múltú sportklubot és egy egyedülálló helyet feléleszteni csipkerózsika álmából kellő anyagi források hiányában? Átfordítható-e az anyagi szűkösség előnyé? Elképzelhető-e, hogy különböző közösségek egymást erősítő közös jövőképet építsenek? Igaz lehet-e a közmondás itt is: egységben az erő! A Fenntartható közösségek stúdióban ezekre a kérdésekre keresünk közösen érvényes válaszokat!

A Hármashatárhegyi Sportrepülőtér üzemeltetője hazánk legrégebbi – a magyar repülés történetében a legnagyobb múlttal rendelkező – repülőegyesülete, a Műegyetemi Sportrepülő Egyesület (MSE) 1921-ben alakult. A patinás klubot azonban kellő anyagi forrás hiányában jelenleg néhány lelkes tag tart életben nagy nehézségek árán.

A város közelsége miatt a reptér területét a lakosság rekreációs helyszíneként használja. Különleges a civil világ és a zárt üzemi működés ilyen fajta keveredése, átjárhatósága. Van, aki problémaként tekint erre, de kicsit változtatva nézőpontunkon gyönyörű lehetőséget is láthatunk benne.

A reptérhez tartozó különböző helyzetű épületek jól definiálható zónákat jelölnek ki, a teljes nyitottságtól a zárt világig. Ezek feltérképezésével keressük a félév során a beavatkozás lehetséges stratégiáját, a kitapintható közösségi igények mentén megfogalmazható konkrét lépéseket.

Szemponjtaink között kiemelt fontosságú a természeti környezethez való viszonyulás, az óvatosság és környezettel összhangot találó építészeti viselkedés.

A reptér adottságai miatt elsősorban oktatási célra használt. Az oktatási profilt komolyan véve az utánpótlásra is gondolva a lehetséges jövőképekben reális feltételezés, hogy valamilyen oktatási formához köthető együttműködés alakuljon ki ezen a helyen. Kik és milyen módon legyenek jelen ebben a közösségben? Van itt tájfutó szakosztály, erdei ovi, a közelben cserkészcsapatok, de a repülőjavító műhely is vonzhat valamilyen szakképzési formát. A funkciókeresésben tovább gazdagíthatja gondolatainkat az egész éves körforgás, a használatok egymást jól kiegészítő kombinációinak összehangolása. Egy lehetséges összefogásban fontos végiggondolni az egyes résztvevők saját jövőképeit és a közösségi jövőképben megvalósítható többletet is. A programalkotás lehetőséget ad a stúdió belüli egyéni kutatásra, útkeresésre is, így reményeink szerint a félév során készülő tervek egy jól kontúrozható problémára adhatnak sokszínű választ.

OKTATÓK:

Fejérdy Péter DLA	egyetemi docens
Kemes Balázs DLA	egyetemi adjunktus
Selényi György	KetteS építészműterem

MEGHÍVOTT ÉPÍTÉS:

Váncza László építész, Váncza Művek

← fotó: Kosztya Csilla



Fenntartható közösségek STÚDIÓ

A magyar sportrepülés kezdetei

A trianoni szerződés megtiltotta a katonai repülést és a repülőgépgyártást Magyarországon, azonban a technológiai fejlődés nem állt meg ebben a helyzetben sem, a repülés kedvelői, a mérnökök és pilóták a polgári és a sportrepülés felé fordultak. 1920-ban létrejött az első magyar légitársaság, a Műegyetemen pedig elindult a 3 hónapos pilótaképzés is. Egy évvel később, 1921-ben megalakult a Műegyetemi Sportrepülőegyesület, amely nemcsak kiképzéssel, de tervezéssel és építéssel is szándékozott foglalkozni. Célkitűzésük a vitorlázórepülés meghonosítása, magyar konstrukciójú, magyar pilóták által repült gépek létrehozása és a magas színvonalú kiképzés megalapítása volt.

Az MSE a magyar repülőgéptervezés történetében igazán jelentős szerepet töltött be, az egyesület tagja volt közt Rubik Ernő, Bánhidi Antal, Rotter Lajos és Lampich Árpád, akik nevéhez számos vitorlázó- és egymotoros repülő tervei fűződnek. A repülési tevékenységeknek eleinte az érdi legelő adott helyszínt, majd 1933-ban Rotter Lajos kedvező, a völgy által keltett lejtőszeleket azonosított a hegyi területen. Az új repülőtéren virágzó élet jött létre, 1940-re három hangár és egy pilótaszállás is megépült a hegytetőn.

A vitorlázórepülőket ebben az időszakban gumikötél segítségével „csúzlizták” a levegőbe a hegytetőről. Később elterjedt a csörléses és a repülőgép-vontatásos indítási mód, amelyhez sík terület volt szükséges. Ennek köszönhetően a hangárak leköltöztek a lejtők elé, a második világháború a hármashatár-hegyi repülés sorsára is rányomta bélyegét, nemcsak a háború alatt, de utána még évekig szünetelt a repülés a környéken. Ugyan időről időre visszatértek a pilóták a hegyek közé, az állandó üzemre a hetvenes évekig várni kellett.

SZD-22C Mucha vitorlázó repülőgép csodálói, 1967 - Fortepan / MHSZ →





Felhajtóerő

A Hármashatárhegyi vitorlázó reptér története

A hármashatár-hegyi repülés kezdetén Vöröskővár és a hegycsúcs környékén a korai gumiköteles, csúzlizásos indítást alkalmazták. A gép kezdetben néhány lépést csúszott a földön, ezután néhány másodperces „ugrások” következtek, s csak utána emelkedett el a földtől.

Később elterjedt a csörlővontatásos indítás, mely lehetővé tette a síkvidéki felszállásokat is. Ettől kezdve a terület egy új szintjén is megjelent a forgalom: megépültek a hangárok a Hár- sakalja szélén is.

A Hármashatár-hegyen később, az 1980-as évektől gyakran látható volt a vontatásos felszállás is, legröbbször a HA-SBN lajstromú, lengyel gyártmányú Gawron segítette a vitorlázókat a magasba.

2012-ben a terület használatijogát a Műegyetemi Sportrepülő Egyesület a tisztázatlan, zárt tulajdonviszonyok miatt elvesztette, a következő évben megszűnt a repülés a völgyben és a felső hangárnál. A hangárok kiürítették, az oktatásokat áthelyezték Budaörsre és Farkashegyre. A hét évig tartó perek sorozata után végül sikerült visszaszerezni az engedélyt az üzemben tartáshoz, azonban a rendszeres működésnek több akadálya is van. A völgyben lévő futópálya minősége az évek során jelentősen leromlott, a sok gödör miatt balesetveszélyessé vált. 2019 óta időről időre az egyesülettagok visszatérnek, feltöltik a lyukakat, de rendszeres karbantartás hiányában újra és újra feltúrják a kutyák és a vadállatok. A vitorlázórepülőtér ugyan nem igényel magasfokú műszerezettséget, de épületei, meteorológiai eszközei elavulttá váltak az évek során.







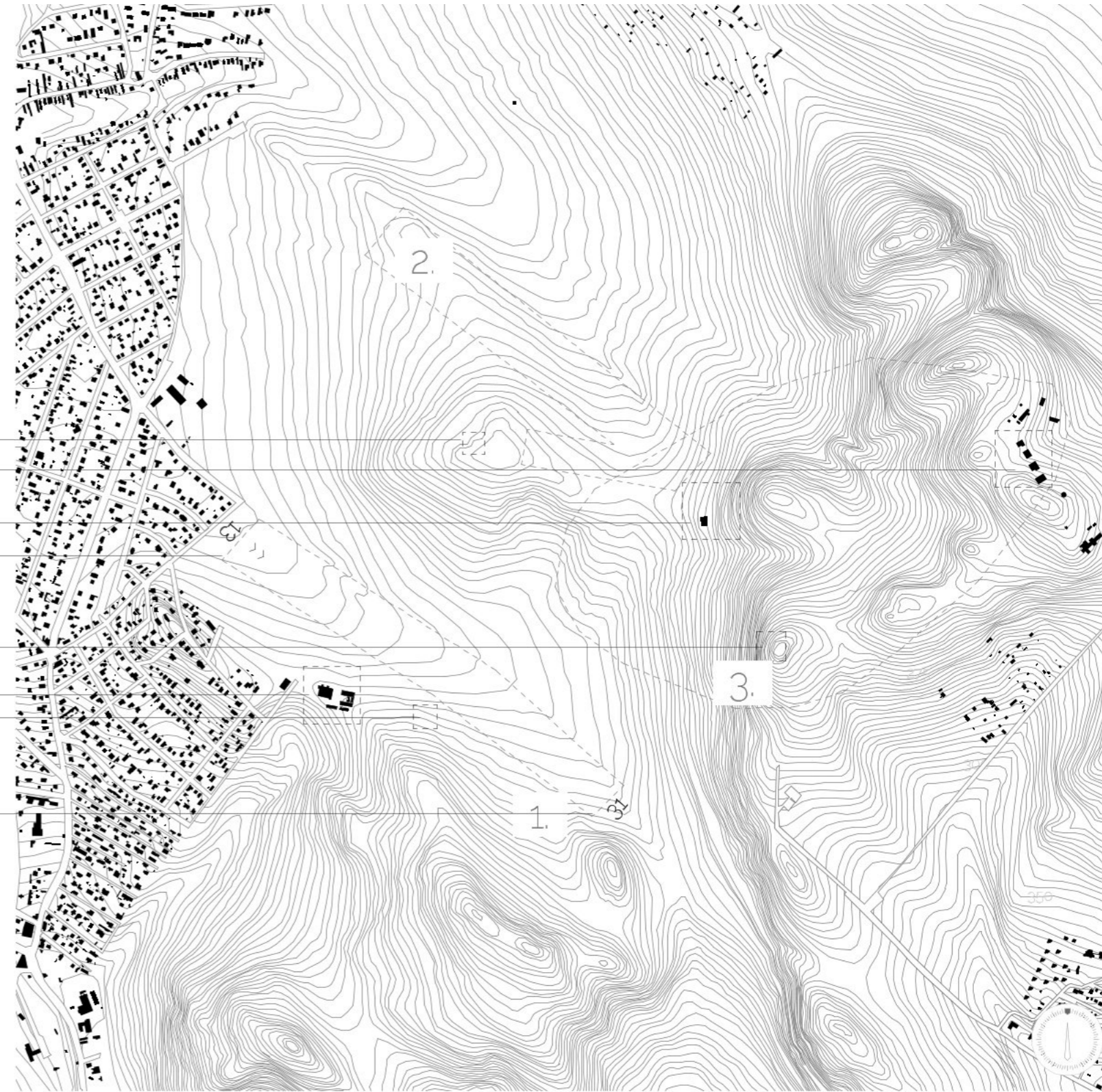
Helyszín

Repülőtéri élet 1937-ben - Fortepan / Kieselbach Tamás →



Repülőtér topográfiája

- Szélzsák
- 1940-es hangárak (ma turistaházak)
- Felső hangár
- 13-as pályaküszöb
- Újlaki-hegyi ugró rámpa
- Alsó hangár
- Emlékmű
- 31-es pályaküszöb





47°33'09N
18°58'25E

← Hármashatárhegyi repülőtér, Hársakajja és Kővár, légifotó - Google Earth

irodalom

Czirák József (szerk.): A Műegyetemi Sportrepülő Egyesület huszonöt éves története. 1921-1946
<http://www.lhhh.hu/klubrol/tortenelem/100-mse-1921-1946>

Kosztya Csilla: LHHH - Sportrepülő központ a Hármashatár-hegyen (Építészfórum, 2022)
<https://epiteszforum.hu/lhhh--sportrepulo-kozpont-a-harmashatar-hegyen--kosztya-csilla-diplomaterve>

Dr. Czaga Viktória: Pesthidegkút kétszáz éve (Budai Polgár, 2009)
http://budaipolgar.hu/helytortenet/Pesthidegkut_200_eve.html

BC architects & studies & materials
<https://bc-as.org/>

Balázs Mihály: Oktatási épületek in: KÖZÉPÜLETEK, szerk: Cságoly Ferenc, (Terc, 2004)

Andreas Skiede: TYIN Tegnestue: Behind the Lines (Toto, 2014)

filmek

Vitorlázórepülők a Hármashatárhegyen, Magyar Világhíradó 813., 1939 (NFI Filmarchívum)
<https://filmhivadokonline.hu/watch.php?id=3465#>

Repülő-otthon a Hármashatárhegyen, Magyar Világhíradó 842., 1940 (NFI Filmarchívum)
<https://filmhivadokonline.hu/watch.php?id=3743>

referenciák

TYIN Tegnestue Architects: Cassia Co-op Training Centre (2012, Indonézia)
<https://www.tyinarchitects.com/downloads/>

Cukrowicz&Nachbaur Architekten: Servicegebäude Freibad Neuhausen, (2021, Ausztria)
<https://www.cn-architekten.at/projekt/servicegebaeude-freibad-neuhausen>

BC Architects: Regional House Edegem, Fort V (2015, Belgium)
<https://bc-as.org/projects/fort-v>

Rintala Eggertsson Architects: Corte del Forte, Venice (2018, Olaszország)
<https://ri-eg.com/Corte-del-Forte>

