

Rubik Ernő

(Pöstyén, 1910. 11. 27. – Budapest, 1997. 02. 13.)

Összeállította: Csutiné Schleer Erzsébet

Rubik Ernő Kossuth díjas gépész-, és repülőmérnök, pilóta a legismertebb magyar repülőgép-tervező. Édesapja uradalmi írnok volt, 1915-ben katonai szolgálat közben eltűnt az orosz fronton, hátrahagyva feleségét három kicsi gyermekkel. A család 1918-ban Pöstyénből az Alföldre költözött. Édesanyja uradalmakban varrással kereste kenyerét, csak nagy nehézségek árán tudta fiát taníttatni. Rubik Ernő tehetségére a tótkomlói elemi iskola tanítója figyelt fel. 1921-ben, mint jól tanuló hadiárva, pályázat útján a váci Szilágyi Dezső Hadiárva Intézetbe került. 1929-ben a váci kegyesrendi katolikus gimnáziumban kiemelkedő eredménnyel érettségi vizsgát tett, és a Népjóléti Minisztérium támogatásával beiratkozott a Műegyetem Gépészmérnöki Karára. Bekapcsolódott az 1921-ben alapított Műegyetemi Sportrepülő Egyesület (MSrE) munkájába.



Szinte egész életét meghatározta, hogy itt megismerte a repülőgép tervezést és a műhelymunka részleteit. és mindazokat, akik abban az időben meghatározói voltak a magyar sportrepülésnek (Lampich Árpád, Bánhidi Antal, Rotter Lajos, Samu Béla). 1936–37-ben, mint tanársegéd, Anderlik Előd professzor munkatársaként segédkezett az aerodinamikai szélcsatorna létrehozásában. Fontos szerepet játszott Bánhidi Antal mellett a nemzetközi sikert elérő *Gerle* sportrepülőgép tervezésében és építésében. Jutalmul az egyesületben végzett munkájáért, 1930-tól motorospilóta-kiképzésre javasolták, a vizsgát 1934-ban tette le. 1935 decemberében a Hármashatár-hegyen egy *Hols der Tafel* gépen 1 óra 14 percet vitorlázott, ezzel a teljesítményével az 58. magyar „C” vizsgás lett.

Mivel kezdetben a repülőgépeket a különböző egyesületek műhelyeiben lelkes fiatalok építették, szükség volt egy országos ellenőri hálózatra. A Magyar Aero Szövetség e műszaki ellenőri hálózatának tagja lett Rubik Ernő is. Munkája során bejárta az ország repülőműhelyeit, így az 1932-ben alakult esztergomi Magyar Országos Véderő Egylet (MOVE) műhelyét is. Itt ismerkedett meg Mitter Lajos műbútorasztalossal, aki — akkor már felhagyva eredeti szakmájával — vitorlázógépek építésével és javításával foglalkozott.



R-07b Vöcsök típusú gyakorló vitorlázógép

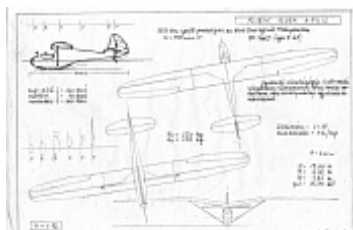


R-07a típusú TŰCSÖK sikló vitorlázógép

Rubik Ernő 1936-ban az esztergomi repülőgép-műhely megbízott vezetője lett, és a repülőképzésben oktatóként is közreműködött. Ekkor tervezte a *Szittyá I (R-03)* nagy teljesítményű, majd a *Vöcsök (R-05)* iskolagépet. A kiképző gépek dupla üléssel és két kormányal rendelkeztek. Néhány társával bérbe vette az esztergomi műhelyt és 1938-ban a *Vöcsök* már sorozatban épült Rubik Ernő zseniálisan új technológiai megoldásaival. Majd Mitter Lajossal megalakították közös vállalkozásukat, az esztergomi AERO-EVER Kft-t. 1939-ben már 52 gépet gyártottak, a következő időkben a termelés rohamosan növekedett. Évente mintegy 70–80 vitorlázó repülőgép töréses javítását is elvégezték. 1939-től új anyagi alapot teremtett a vállalkozás számára a Nemzeti Repülőalap nagy megrendelése az összes kiképző repülőgéptípusra.

Rubik Ernő terve alapján sorra születtek a kezdő *Tücsök*, a gyakorló *Pilis*, a két-

ülékes *Cimbora* országosan rendszeresített százas szériái, meglepően új A vitorlázórepülés 1938—1943 között Magyarországon hatalmasat fejlődött a haderőn kívüli előképzés folytán. Az ország vitorlázógép-állománya a Rubik tervezte és gyártotta repülőgépek jelentős segítségével meghaladta az 500-at.



PİLIS vitorlázógép (1938-1944)



R-11 típusú CIMBORA kétkormányos oktató gép

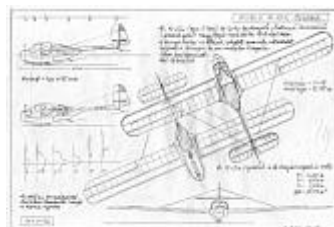


1943-ban a vitorlázórepülési eredményeket és a vizsgák számát tekintve hazánk Németország és Lengyelország után a harmadik helyet foglalta el. Jelentős szerepe volt ebben Rubik Ernőnek azzal, hogy megteremtette Magyarországon a motor nélküli repülőgépek sorozatgyártását. Így az ifjúság széles köreibben tette lehetővé a vitorlázórepülést, jelentős számú magasan képzett szakembert nevelt ki és 500 embernek biztosított munkalehetőséget. Munkája mellett szabadidejét is a repülőéletnek szentelte, az esztergomi és budapesti cserkészrepülő fiataljait oktatta.

Vállalata 1944 márciusában megkapta a fennállása óta legnagyobb megrendelést a Nemzeti Repülő Alaptól, de ezt már nem tudta maradéktalanul teljesíteni, az esztergomi ipari bázis fejlődését a háború megtörte, a katonai feladatokra megrendelt teherszállító vitorlázógépek már nem készülhettek el.

Rubik Ernő 1945 elején üzemének elhurcolása miatt és dolgozóinak katonai felmentéséért eljárva fogságba esett. Decemberben hazatérve lassan újjászervezte a műhelyt, javításokat és különböző asztalos munkákat is vállalt. Hazánkban 1947-től egyedül gyárában indult meg ismét a repülőmodellezés és a vitorlázó repülő gyártása és javítása. Az 1948-as államosítás után Rubik Ernő már más repülőgépgyárakban dolgozott. 1951-ig az Országos Magyar Repülő Egyesület országos tervezőirodájának vezetője lett. 1950-től a Műszaki Egyetemen a vitorlázó repülőgépek gyártása és a faépítésű repülőszerkezetek tárgyak meghívott előadója volt.

Az Országos Magyar Repülő Egyesület (OMRE) pályázatán ismét gépei nyerték a kiképző gépek versenyét: a kétülékes *Koma* és a *Lepke*, amelyek nagysorozatgyártása újra megindult. Évekig ismét több száz Rubik-vitorlázógépen folyt a vitorlázórepülő élet. Ezekhez a vontató-repülőgépet, az R-18 Kányát még Esztergomban gyártották, a gyár azonban fokozatosan leépült, 1978-ban a repülőgépek javítása is végleg megszűnt. A Rubik Ernő alapította esztergomi üzem a fennállása alatt kb. 1300 db repülőgépet gyártott.



R-15 KOMA egymás melletti ülésű, kétkormányos iskolagép, sorozatban készült 1950-ben

1951-ben az ipar átszervezése és a katonai repülés nagyarányú új fejlesztése idején Rubik Ernőt a Székesfehérvári Motorjavító Állami Vállalathoz (IKARUSZ elődje) helyezték, mint szerelde vezető-helyettest. Később műszaki osztályvezető, végül pedig főtechnológus volt 1955-ig. Szervezésében és irányításával készült az orosz gyártású hadirepülőgépek nagyjavítása, orosz dokumentációk adaptálásával.

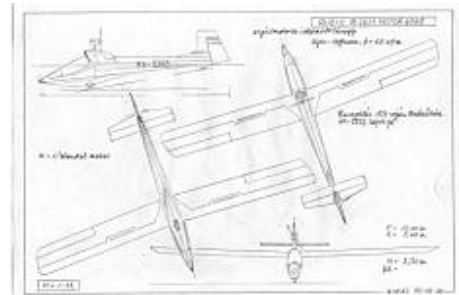
Nagy gyakorlati tudása volt, tekintélyt teremtett. Komoly dokumentálási rendet hozott létre, szinte ISO szintű fegyelmezettséggel és körültekintéssel. A fémszerkezetű repülőgépekről szerzett ismereteit itt is jól hasznosította. Tanított a Gépipari Technikumban. Emellett tevékenyen részt vett a gyári Gépipari Tudományos Egyesület (GTE) repülőgép szakcsoportja megalakításában és munkájában, továbbá kezdeményezője és résztvevője volt a fehérvári sportrepülés feltámasztásának, újjászervezésének.



A Székesfehérvári Motorjavító Állami Vállalat (később IKARUSZ gyár) 1918-1955 között kiépült üzemterülete
legifotok.hu 2005

Székesfehérvári éve alatt együtt dolgozott Rotter Lajos főmérnökkel, aki az 1936-os berlini olimpián világrekordot ért el saját tervezésű *Nemere* gépével.

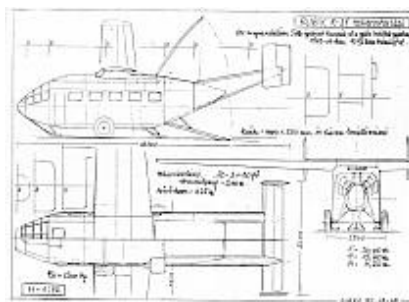
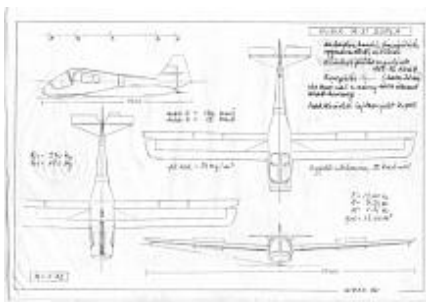
Rubik Ernő tervezői tevékenysége ezután sem szűnt meg. Alkotói érdeklődése a faépítésű gépekről a könnyűfém építésű gépek kivitelezésére irányult. Szűkös körülmények között, részben otthonában, saját kezűleg, megépítette újabb kétüléses vitorlázógépének és motoros ultrakönnnyű gépeinek prototípusait. 1957-ben elkészült a *Gébics* nevű könnyű gyakorló vitorlázógépe egy sor újszerű megoldással. Ezt követték újabb kísérleti gépei, a *Bibic* és *Mokány*, majd 1960 körül a *Góbé* típusú kétüléses iskolagép, amely a sportrepülés újabb fellendülésével az egész világ érdeklődését felkeltette.



Rubik Ernő leghíresebb gépe, a legendás R-26S GÓBÉ

1961–1967 között a Közlekedési és Postaügyi Minisztérium osztályvezető-helyettese, majd 1971-ig, nyugdíjazásáig a Malév műszaki tanácsadója volt.

Rubik Ernő a magyar sportrepülés világszerte ismert és elismert, legtermékenyebb, legeredményesebb repülőgép tervezője volt. Ő alapozta meg a kétkormányos vitorlázó repülőgép-oktatást Magyarországon. Élete során - világviszonylatban is jelentős szabadalmait alkalmazva - 28 különböző típusú vitorlázó repülőgépet és 5 motoros repülőgépet tervezett, amelyeken a magyar pilóták több generációja nevelkedett. „*Lámpással kell keresni azt a magyar pilótát, aki nem Rubik gépen tanult.*” Még túl a 80. életévén is új szabadalmi elképzelésekkel fordult alkotói fantáziája a sárkányok és az ultrakönnnyű kismotoros repülőszerkezetek felé. Utolsó konstrukciója a *Dupla (Super) Góbé* egymásmelletti üléses könnyűfém iskola vitorlázógép volt.



Az R-31 DUPLA berepülés közben. A gép Rubik Ernő saját műhelyében készült.

R 21 tehervitorlázó

Állandó alkotó munkája mellett tevékenyen részt vett a társadalmi szakegyesületek munkájában. A Magyar Aero Szövetség, majd a Magyar Repülő Szövetség, a Gépipari Tudományos Egyesület, a Magyar Közlekedési és a szolnoki Repüléstörténeti Múzeum Alapítványok vezetőségi tagjaként tevékenykedett. A Magyar Mérnökakadémia alapító tagja volt.



Rubik Ernőt repülőgép tervezői munkásságáért, életművéért 1957-ben a Nemzetközi Repülő Szövetség *Paul Tissandier diplomával* tüntette ki. 1963-ban megkapta a Kossuth-díjat és a Bánki Donát-díjat, 1980-ban a Sport Érdemérem arany fokozatát, majd 80. születésnapján, 1990-ben a Magyar Köztársaság zászlórendjét. Életéről Simon V. László könyvet írt: *A szárnyas Rubik* címmel és róla szól a Századfordító magyarok című 2001-ben készült portréfilmsorozat *Rubik Ernő (1910–1997)* című epizódja. Esztergomban ipari park, tér és kollégium is viseli a nevét.



Fia, ifjabb Rubik Ernő a Rubik-kocka feltalálójaként lett világhírű.



R-22 B Super Futár faépítésű teljesítménygép



R-12 Kevély, felhőrepülésekre alkalmas



R-18 típusú Kánya motoros vontató-repülőgép

Forrás:

Magyar Életrajzi Lexikon <http://mek.niif.hu/>

Simon V. László: *A szárnyas Rubik*, Sportpropaganda Vállalat, Budapest, 1984

Mitter Imre: *In memoriam ID. RUBIK ERNŐ gépészmérnök, repülőgéptervező*, 1997.

<http://harmashatarhegy.hupont.hu/10/rubik-erno>

Kegyé Győző személyes adatközlése és képek gyűjteményéből

Képek Gibás Andor gyűjteményéből

Szakmailag lektorálta: Kegye Győző