



Budapesti Levéltári Mozaikok

2026/6. szám

DOI: [10.56045/BLM.2026.6](https://doi.org/10.56045/BLM.2026.6)

ISSN: 2939-6921

URL: <https://leveltarimozaikok.bparchiv.hu/2026/07/24/leveltari-mozaikok-127/>

BIRÓ AURÉL

40 éves a Hungaroring

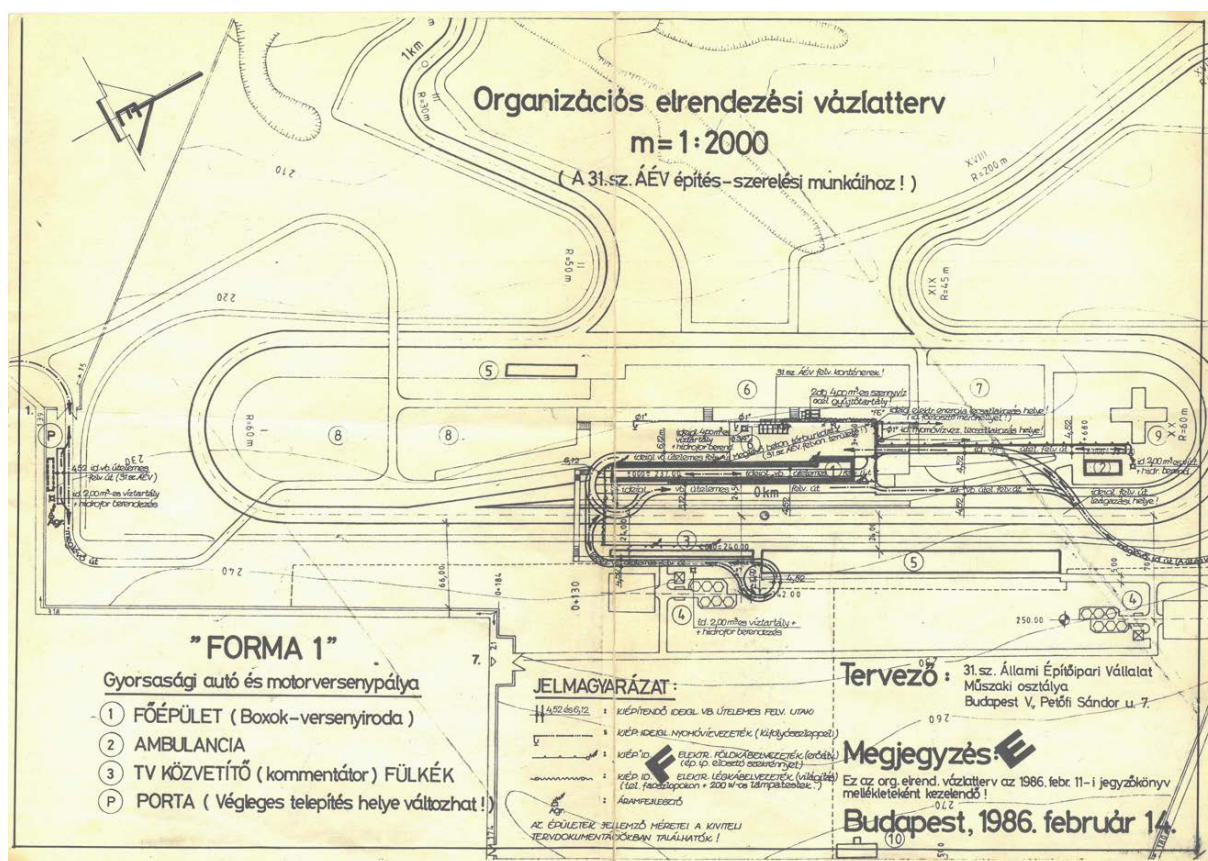
Sporttörténeti és diplomáciai bravúrnak köszönhetően Magyarországon 1986-tól rendeznek Forma–1-es versenyeket. Az alábbi írás és képválogatás a Hungaroringet és az első hazai futamokat nem a versenyzők és a mérnökök, hanem a Magyar Autóklub háttérben dolgozó kollegáinak munkáján keresztül mutatja be.

Kulcsszavak: *Hungaroring, 1986, Forma–1, Magyar Autóklub, Budapest, Mogyoród*

Negyven évvel ezelőtt, 1986 nyarán mindenki Magyarországra figyelt. A Queen koncertje mellett a Forma-1-es verseny megrendezése az akkori hatalomnak jól jött, hiszen a nyugati sajtó hazánkkal foglalkozott, és a gazdasági nehézségeket (például a pénzügyi válságot) még pár évig el lehetett leplezni. A korábban megkezdett gazdasági és pénzügyi nyitás mögött a sportdiplomácia sem maradhatott le. A Forma-1 hazai sportrajongói egy-egy futamot évekig csak a tévében láthattak, így hatalmas bravúrnak számított, hogy a „száguldó cirkuszt” Magyarországra tudták hozni. Az 1980-as évek elején a Szovjetunió, Kína Jugoszlávia és Csehszlovákia neve is felmerült lehetséges helyszínként, így érthető, hogy magyar rendezés miatt a szocialista országok irigykedve néztek hazánkra.

A nyugati turisták a – számukra – olcsó árakat kihasználva örömmel jöttek Magyarországra, míg a hazai családok a belépő, a szendvicsek és az üdítő árát is nehezen tudták kigazdálkodni. A közép-európai turisták zöme főleg a versenypálya közelében próbált jó helyet találni magának. A magyarok számára a tetemes anyagi terhek ellenére az élmény mindent felülmúlt. Hacsak pár napra is, de a helyszínre és a televízió képernyője elé a szabadság mámorea költözött be, hamis illúziót keltve ezzel a lakosság körében.

A Hungaroring felépítése



1. kép, Hungaroring pályája 1986. február 14-én készült organizációs elrendezési vázlatra.
(BFL XXIX.715)

Rohonyi Tamás [Brazíliában](#) élő magyar üzletember tanácsára 1983 nyarán Bernie Ecclestone¹ Budapestre látogatott, aki Balogh Tibor, a [Magyar Autóklub](#) elnökének személyében támogatóra talált. Még ebben az évben megkezdődtek a tárgyalások, elsősorban a helyszínnel kapcsolatban, amelynek megválasztása körül viták folytak. 1983–1984-ben a budapesti Városliget merült fel a Forma–1 hazai helyszínéként, ott ugyanis még 1958-ban is autóversenyt tartottak.² Végül 1985. szeptember 10-én megszületett a döntés, – a Városliget és a Népliget helyett (ez utóbbiban 1936-ban Grand Prix versenyt tartottak), illetve a nadapi pálya helyett – Budapesttől 18 kilométerre, Mogyoród mellett találták meg az ideális helyszínt.

Balogh Tibor, a Magyar Autóklub főtitkára Londonban a FOCA (Formula–1-es Gyártók és Konstruktőrök Szövetsége) elnökével, Bernie Ecclestone-nal 1985-ben írta alá azt a szerződést, amelynek értelmében 1986 és 1990 között öt Forma–1-es futamot rendeznek hazánkban. A Hungaroringet 1985 októberében kezdték el építeni.³ Az előkészületekben és később a verseny szakmai lebonyolításában a Magyar Autóklub jelentős szerepet vállalt.



2. kép. Béke és Barátság Kupa. A technikai személyzet számára készült belépő, 1986-ból.
(A szerző családi iratai)

Az ország első autós és motoros versenypályáját 1986. június 15-én avatták fel ünnepélyes keretek között. Auth Györgyi miniszteri biztos jelentése után Urbán Lajos közlekedési miniszter adta át rendeltetésének a létesítményt Somogyi László építésügyi és városfejlesztési, valamint Hetényi István pénzügyminiszter jelenlétében.⁴ A Forma–1.

¹ Brit üzletember, 1978 és 2017 között a Formula–1 autóverseny-sorozatot irányító cégcsoportok legfontosabb vezetője.

² Ligetfalvi 2023.

³ <https://hungaroring.hu/site/hu/hirek/35-eve-irtak-ala-a-szerzodeset> (Utolsó letöltés: 2026. 07.21.)

⁴ Felavatták a Hungaroringet 1986. 1. p.

Gyorsasági Autó és Motorversenypályához tartozó ambulancia, közvetítő fülkék, portásfülke épületét 1985-ben az Aszfaltútépítő Vállalat tervezte, míg az organizációs elrendezési vázlattervet (1. kép) a 31. sz. Állami Építőipari Vállalat készítette el.⁵ A Hungaroring Forma-1-es versenypályát 1986. augusztus 8–10. között háromnapos versenyprogrammal avatták fel. Itt rendezték a magyar gyorsasági motorosok országos bajnokságát és a szocialista országok között zajló rangos vetélkedőt, a Béke és Barátság Kupa (2. kép) egyik futamát. Szocialista országban először rendeztek Forma-1-es autóversenyt, a szervezők mintegy 60 ezer külföldit vártak Budapestre, a televíziós közvetítéseken keresztül pedig 30–40 országban, körülbelül 1 milliárd nézőre számítottak. A rendezők úgy számolták, hogy a bevételekből 7–10 év alatt térül majd meg az a 350 millió forint, amelybe a pálya és a kiszolgáló létesítmények teljes építése került. A Hungaroring sporttechnikai kiszolgálására 450 embert képeztek ki, közülük a 300 pályabírót 900, idegennyelvet beszélő jelentkező közül választották ki, akik ezután – többhónapos tanfolyam elvégzését követően – szakvizsgán adtak számot tudásukról. A rendezők a biztonságra hét speciális mentő-rohamkocsi, két helikopter és egy gyors-beavatkozó autót állítottak készenlétbe, továbbá 60 orvos, 70 orvostanhallgató és 45 ápoló mellett 1200 rendőr teljesített szolgálatot. A Nemzetközi Autós Sportszervezet (FISA) javaslatára a speciális gyorsmentést a magyarországi versenyen is az NSZK-beli Oberste Nationale Sportbehörde (a németországi autó- és motorsport események sportszakmai és technikai felügyeletét biztosították) társaság látta el.⁶ A 37. Forma 1-es autós világbajnokság 11. futamát 1986. augusztus 10-én rendezték meg a Hungaroringen. A Magyar Nagydíjon 26 versenyző vette fel a harcot.⁷



3. kép. Magyar Nagydíj 1986-os programfüzete. (A szerző családi iratai)

⁵ BFL XXIX.715 Gazdasági szervek. 31. számú Állami Építőipari Vállalat iratai. 106. kisdoboz. Köszönet a forrásért Daczó Albertnek.

⁶ Bemutakozott a Hungaroring 1986. 17–18. p.

⁷ Forma-1, magyar nagydíj 1986. 12. p.

Végül 1986. augusztus 8-án megnyílt a Hungaroring (3–5. kép), amelyet Urbán Lajos közlekedési miniszter adott át.⁸ Az eseménynek több mint százezren voltak szemtanúi a helyszínen, köztük sok külföldi vendég. A Hungaroringre látogatott Lázár György, a minisztertanács elnöke, a verseny fővédnöke, akit Urbán Lajos közlekedési miniszter fogadott. A miniszterelnököt a pálya startvonalán Bernie Ecclestone, a FOCA elnöke, Jean-Marie Balestre, a FISA elnöke, Juhár Zoltán belkereskedelmi miniszter, Nagy Ervin közlekedési miniszterhelyettes fogadta.⁹



4. kép. Magyar Nagydíj 1986-os matricája. (A szerző családi iratai)

A Magyar Autóklub szerepe a futam lebonyolításában

A magyar futam rendezésében nagy szerepe volt Balogh Tibor főtitkárnak, aki többször kezdeményezte a verseny hazai megrendezését. Ebben szerepet vállalt az autóklub sportosztálya (a versenyigazgató, annak a helyettese, a szakmai főszervező). A Magyar Autóklub – ezen belül Kirstauer Ferenc (aki számos emléket, visszaemlékezést osztott meg),¹⁰ a budapesti segélyszolgálat vezetője – szervezte meg a lebonyolítást, ide tartozott a jegyárusítás is. A segélyszolgálat biztosította a rendezői gárdát, vagyis a pályabírókat, és a kapuknál (6–8. kép) az őrzési feladatokat látta el. Az autóklub munkatársai, akik részt vettek még a kerítés építésében is, a futam előtt egy héttel kiköltöztek a verseny helyszínére. Ha Bernie Ecclestone menetközben valami műszaki vagy szakmai változtatást kért, azt azonnal meg kellett oldani.

⁸ Katona 2000. 101–102. p.

⁹ Csatát nyert a Forma-1. 1986. 1. p.

¹⁰ Kirstauer Ferenc: 1945. május 18-én született, az általános iskola elvégzése után a József Attila Gimnáziumba került, majd a Bánki Donát Szakmunkásképzőben- autószerelőnek tanult., ekkor a Főtaxinál dolgozott 1966-ig, 1966–1968-ban katona volt, leszerelés után visszatért a Főtaxihoz, 1971-től a Magyar Autóklubnál segélyszolgálatos, 1982-ig Steyer-Puch és Trabant segélyautón dolgozott. 1982-től csoportvezetővé léptették elő, telephelye: Boldizsár utca, Rómer Flóris utca, 1985-től a Francia út. Az utóbbi helyszínnél a budapesti szervezet segélyszolgálatának a vezetőjévé nevezték ki, ahol a Hungaroring futamának előkészítése és lebonyolítása idején 75 ember tartozott alá, 10 szállítókocsi, 20 segélyautó, raktárral és szerelőkkel.

Kitölthető rajtsorrend

1.	SOR
2.	SOR
3.	SOR
4.	SOR
5.	SOR
6.	SOR
7.	SOR
8.	SOR
9.	SOR
10.	SOR
11.	SOR
12.	SOR
13.	SOR

A Forma-1. világbajnokai

1950. Giuseppe FARINA (ITA)	1968. Graham HILL (GB)
1951. Juan FANGIO (ARG)	1969. Jackie STEWART (GB)
1952. Alberto ASCARI (ITA)	1970. Jochen RINDT (AUT)
1953. Alberto ASCARI (ITA)	1971. Jackie STEWART (GB)
1954. Juan FANGIO (ARG)	1972. E. FITTIPALDI (BR)
1955. Juan FANGIO (ARG)	1973. Jackie STEWART (GB)
1956. Juan FANGIO (ARG)	1974. E. FITTIPALDI (BR)
1957. Juan FANGIO (ARG)	1975. Niki LAUDA (AUT)
1958. Mike HAWTHORN (GB)	1976. James HUNT (GB)
1959. Jack BRABHAM (AUS)	1977. Niki LAUDA (AUT)
1960. Jack BRABHAM (AUS)	1978. Mario ANDRETTI (USA)
1961. Phil HILL (USA)	1979. Jody SCHECKTER (SA)
1962. Graham HILL (GB)	1980. Alan JONES (AUS)
1963. Jim CLARK (GB)	1981. Nelson PIQUET (BR)
1964. John SURTEES (GB)	1982. Keke ROSBERG (SF)
1965. Jim CLARK (GB)	1983. Nelson PIQUET (BR)
1966. Jack BRABHAM (AUS)	1984. Niki LAUDA (AUS)
1967. Denny HULME (NZ)	1985. Alain PROST (F)

FIA Formula-1 Világbajnokság 1. Magyar Nagydíj

Program

1986. augusztus 8. péntek

10.00 – 11.30 Forma 1. szabadedzés
12.00 – 12.25 Veterán autók felvonulása
13.00 – 14.00 Forma 1. időmérő edzés
14.40 – 15.10 Betétverseny szabadedzése

1986. augusztus 9. szombat

10.00 – 11.30 Forma 1. szabadedzés
11.40 – 12.20 Zenekar felvonulása
13.00 – 14.00 Forma 1. időmérő edzés
14.40 – 15.20 Veterán autók verseny
15.30 Veterán autók díjkiosztása
16.00 – 17.10 Kerékpár verseny
17.20 – 17.30 Kerékpár verseny díjkiosztása

1986. augusztus 10. vasárnap

10.30 – 11.00 Forma 1. melegítő szabadedzés
11.20 – 12.20 Zenekarok bemutatása
12.00 Briefing (eligazítás) a versenyzőknek és csapatvezetőknek
12.20 – 13.00 Légiparádés
13.20 – 13.40 Verseny megnyitása, köszöntő
14.00 Rajtcseremónia kezdete
14.30 Előstart (melegítő kör)
kb. 14.33 FIA Formula 1. Világbajnokság 1. Magyar Nagydíj (77 kör)
kb. 16.25 Győztesek a díjkiosztó pódiumon
kb. 17.20 – 18.00 Betétverseny
kb. 18.10 Betétverseny eredményhirdetése
kb. 18.20 – 19.20 Futóverseny a nézőknek

HUNGÁRU BUDAPEST NAGYDÍJ

Nemzetközi atlétikai verseny

NÉPSTADION – AUGUSZTUS 11. 17 óra

Még mindig nem késő, hogy Ön is néző lehessen a rangos atlétikai versenyen. A háromnapos Forma-1 verseny ideje alatt a Hungaroring pályán lévő Centrum pavilonban – korlátozott számban – még kaphatók belépőjegyek.

F. k.: Teszár József – 1656969 FEJÉR

JÓ SZÓRAKOZÁST!

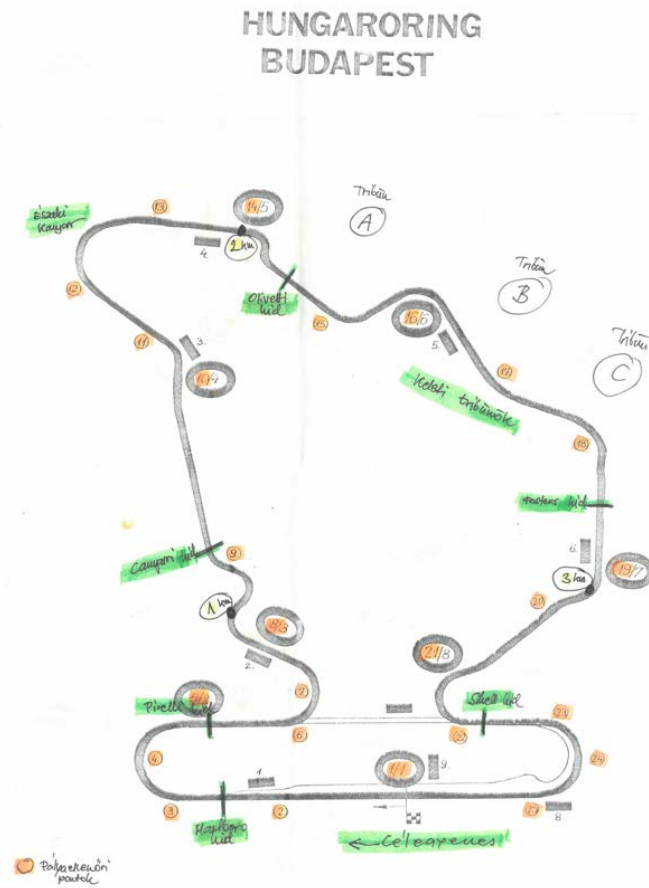
NÉV	SZÜLETÉSI IDŐ, HELY	ELSŐ F.1 VERSENYE	F.1 FUTAMOK	GYŐZELMEK	1986. VB hely pont	VILÁGBAJNOKI CÍMEK	CSAPATNÉV	AUTÓ	MOTOR	GUMI
Alain PROST	1955.02.24. St. Chamond Franciaország	1980. Argentín GP	99	25	2 44	1985-ben világbajnok	Marlboro McLaren TAG	McLaren Mp 4/2B	TAG Porsche turbo	Goodyear
Keke ROSBERG	1948.12.06. Stockholm Svédország	1978. Dél-Afrika GP	108	5	5 19	1982-ben világbajnok				
Martin BRUNDLE	1959.06.01. King's Lynn Anglia	1984. Brazília GP	32	0	10 4					
Philippe STREIFF	1955.06.26. Grenoble Franciaország	1984. Portugál GP	16	0	13 1		Data GL Team Tyrrell	Tyrrell 014	Renault EF 15 turbo	Goodyear
Nigel MANSELL	1954.08.08. Upton on Severn Anglia	1980. Osztrák GP	84	6	1 51		Williams GP Engineering	Williams FW 011	Honda turbo	Goodyear
Nelson PIQUET	1952.08.17. Rio de Janeiro Brazília	1978. NSZK GP	120	15	4 38	1981-ben és 1983-ban világbajnok				
Riccardo PATRESE	1954.04.17. Padova Olaszország	1977. Monaco GP	138	2	11-12 2		Brabham Motor Racing Developments	Brabham Bt 55	BMW turbo M 12-13	Pirelli
Derek WARWICK	1954.08.27. Anglia	1981. Las Vegas GP	61	0						
Johnny DUMFRIES	1960.04.26. Rodside Skócia	1986. Brazília GP	10	0			JPS Team Lotus	Lotus 98	Renault EF 15 turbo	Goodyear
Ayrton SENNA	1960.03.25. Sao Paulo Brazília	1984. Brazília GP	40	4	3 42					
Jonathan PALMER	1956.11.07. Londra Anglia	1983. Európa GP	33	0						
Huib ROTHENGATTER	1954.10.08. Hollandia	1984. Kanada GP	24	0	7 7					
Alan JONES	1946.11.02. Melbourne Ausztrália	1975. Spanyol GP	110	12		1980-ban világbajnok	Team Haas USA	Lola LCH 86	Ford turbo	Goodyear
Patrick TAMBAY	1949.06.25. Párizs Franciaország	1977. Angol GP	110	2						
Christian DANNER	1958.04.04. Monaci di Baviera NSZK	1985. Belga GP	12	0						
Thierry BOUTSEN	1957.07.13. Brüsszel Belgium	1983. Belga GP	51	0			Barclay Arrows BMW	Arrows A9	BMW turbo	Goodyear
Teo FABI	1955.03.09. Milano Olaszország	1982. San Marino GP	42	0	11-12 2					
Gerhard BERGER	1959.08.27. Bécs Ausztria	1984. Osztrák GP	30	0	8-9 6		Benetton Formula Ltd	Benetton B 186	BMW turbo	Pirelli
Pier-carlo GHINZANI	1952.01.16. Riviera d'Adda Olaszország	1981. Belga GP	46	0						
Allen BERG	1959.05.31. Kanada	1986. Francia GP	3	0			Osella Squadra Corse	Osella FA 1G	Moderni turbo	Pirelli
Andrea DE CESARIS	1959.07.07. Siena Olaszország	1980. Kanada GP	83	0			Minardi Team S.p.A.	Minardi M 186	Moderni turbo	Pirelli
Alessandro NANNINI	1959.07.07. Siena Olaszország	1986. Brazília GP	10	0						
René ARNOUX	1948.07.04. Grenoble Franciaország	1978. Belga GP	106	7	6 14					
Philippe ALLIOT*	1954.07.27. Franciaország	1984. Brazília GP	27	0			Ligier	Ligier JS 25	Renault EF 15 turbo	Pirelli
Michele ALBORETO	1955.12.23. Miláno Olaszország	1981. San Marino GP	83	5						
Stefan JOHANSSON	1956.09.08. Vaxjö Svájc	1983. Angol GP	36	0	8-9 6		Ferrari S.p.A.	Ferrari F 1-86	Ferrari turbo	Goodyear

* A baleset miatt távollevő Jacques LAFITTE (Ligier) 14 VB pontot szerzett 1986-ban, helyette Philippe ALLIOT-t neveztek a Magyar Nagydíjra.

VIDEOTON VIDEOTON VIDEOTON

5. kép. A Magyar Nagydíj 1986-os beosztása és a versenyzők adatai.
(A szerző családi iratai)

Az autóklub saját helyisége egy lakókocsi volt a központi paddockban, a vezetés innen adta ki az utasításokat. A segélyszolgálatos kollégák – összesen általában 10–15 – ember mindig jelen volt, a segélyszolgálat mellett többféle munkát is elláttak.¹¹ Részben közülük kerültek ki a futamot a pálya széléről figyelő pályabírók.



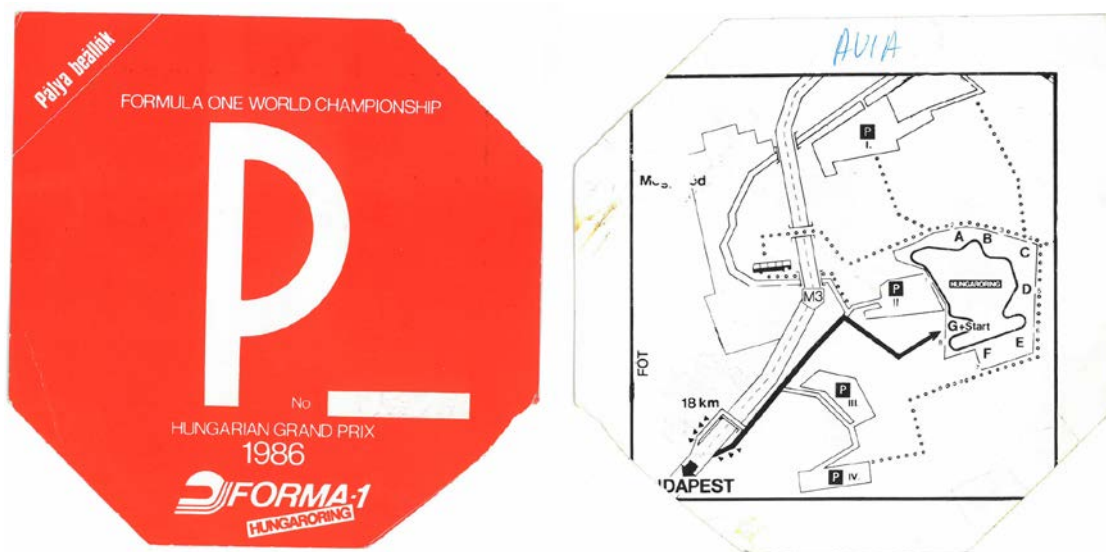
6. kép. Pályaelőíró pontok 1986-ban. (A szerző családi iratai)

Mayer Ferenc volt a főkapus. A kapuknál állóknak ügyelniük kellett arra, hogy kiket lehetett az adott helyre beengedni, érvényes-e a belépőkártyájuk az adott területre, ugyanis sok visszaélés volt a nyakba akasztós belépőkkel. Főleg a tévésekkel akadt probléma, mivel nem mindegyikük kapott belépőkártyát, és állandóan egymás nyakába adogatták azokat. Továbbá sok motoros jött a helyszínre, akiknek a főbejárat előtt külön parkolót kellett kialakítani, mert a belső parkolóban helykihasználás szempontjából problémát okoztak volna. Minden őrnél volt walkie-talkie (hordozható adó-vevő készülék), amelyen keresztül a szektorparancsnokokkal tartották a kapcsolatot.

Az autóklub vezetése és a beosztott kollégák közötti jó viszony lehetővé tette, hogy a sok szervezést igénylő és számos váratlan, ám gyorsan megoldandó feladattal járó munka könnyen és gördülékenyen folyjon. A hierarchia élén Mészáros Ferenc, a budapesti szervezet elnöke (szervezési osztály vezetője), közvetlen alatta pedig Kirstauer Ferenc állt. Minden este

¹¹ Például Sproch György, Mayer Ferenc, Radich Gyula, Gellérthegyi István, Gyürki Kálmán.

eligazítást tartottak. Figyelniük kellett Ecclestone-ra is, aki napközben folyamatosan körbejárt és jelzett, ha valaki rosszul végezte a feladatát. A pályabírók a sport-szakmai bizottság hatásköre alá tartoztak, akiket a toronyból az Autóklub egyik tagja, a korábbi motorversenyző Nyéki László felügyelt.¹²



7.a-b kép. Pályabeállító kártya 1986-ból. (A szerző családi iratai)



8.a-b kép. 1986-os belépő a paddock-ba, hátlapján Derek Warwick versenyző aláírásával (A szerző családi iratai)

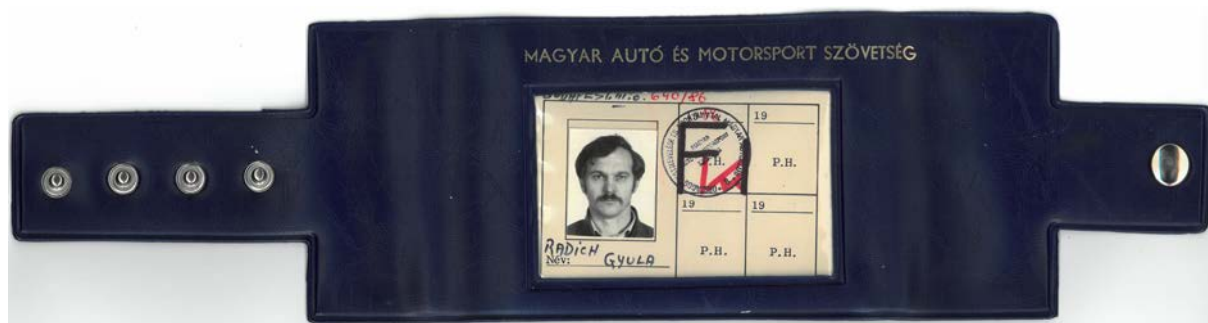
A futam biztonságos lebonyolításában nagy szerep hárult a pálya mellett álló versenybírókra, akik 1986 tavaszán hathetes tanfolyamon vettek részt. A baleseti oktatást dr. Andics László, a Budapesti Mentőszervezet vezetője¹³ tartotta. A résztvevők az elméleti oktatás alatt a versenyszabályokat sajátították el (9–10. kép). A segélyszolgálatosok, szerelők: Ács László, Bíró Gábor, Csollán István, Kirstauer Ferenc, Kmetty Gusztáv, Mayer Ferenc, Radich Gyula voltak. A biztonsági vezető Mészáros Ferenc, a versenybírók osztálybizalmija Bessenyei Irén volt.¹⁴

¹² Kirstauer Ferenc szóbeli közlése, 2025. január 27.

¹³ Andics László 1985–1991 között volt az országos mentésszervezés főigazgató-helyettese.

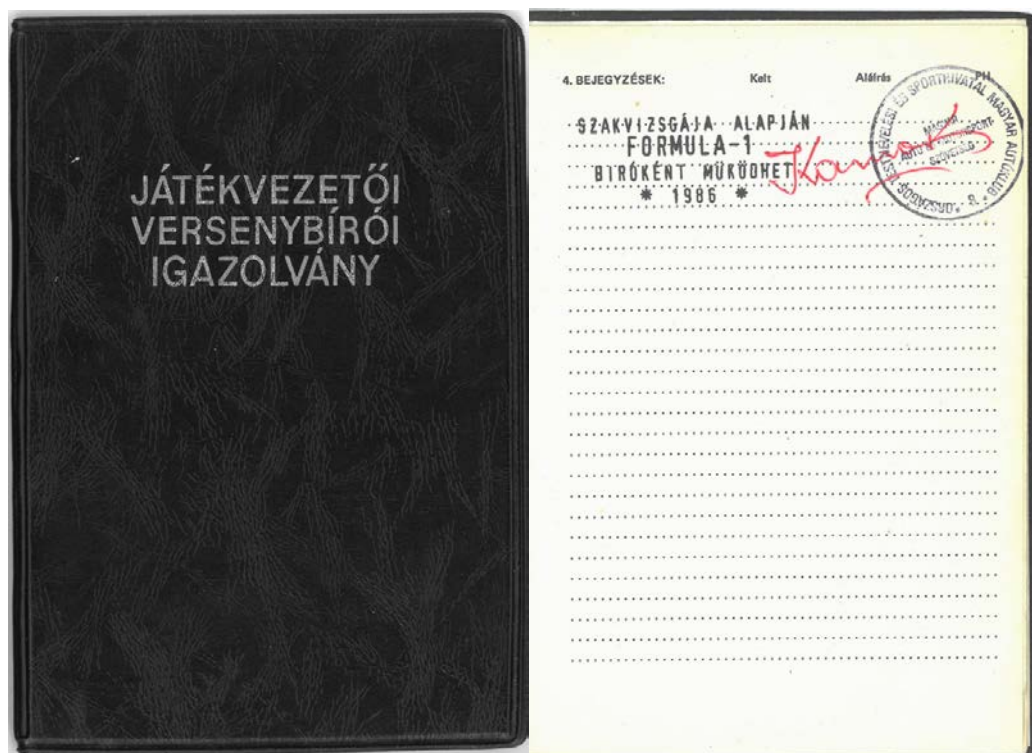
¹⁴ Kirstauer Ferenc szóbeli közlése, 2025. január 27.

A pályabíróknak előírták a tűzoltási gyakorlaton való részvételt, amelyet a Vágóhíd utcai tűzoltóságnál tartottak. A 12 perces futást a Népstadionnál lévő szoboresoport mellett kellett teljesíteni. A tanfolyam elvégzése után a vizsgát a Műegyetemen bonyolították le.¹⁵



9. kép. Magyar Autó és Motorsport Szövetség 1986-os karszalagja.
(A szerző családi iratai)

A Hungaroringen minden nap történt valami váratlan esemény, hol a büfékocsi állt rossz helyen, hol a reklámokra kellett figyelni (a büfékocsin lévő reklám felületét például le kellett takarni). Ecclestone – a szponzorok miatt – különösen figyelt a reklámfelületekre, és jelezte, ha valamin sürgősen változtatni kellett.¹⁶



10.a-b kép. Játékvezetői és versenybírói igazolvány 1986. (A szerző családi iratai)

¹⁵ Radich Gyula szóbeli közlése, 2025. május 10. 1987-ben vele történt meg, hogy Nigel Mansell autójába be kellett ülnie, mivel a versenyző autójának a leesett a kereke. A feladata abból állt, hogy amikor az autót a daruval felemelték, neki kormányozni és a féket nyomnia kellett. Az autót végül platókocsra helyezték. Az esetnek volt egy vicces oldala, mivel neki hasonló bajsza volt, mint Mansellnek, a közönség azonnal kitörő tapssal és ovációval tört ki, mert azt hitték, hogy a kedvencük ült az autóban.

¹⁶ Kirstauer Ferenc szóbeli közlése, 2025. január 27.

A futam lebonyolításánál először a katonaság készítette elő a külső részt, a rendőrség felelt a terület közbiztonságáért. A futam biztosításához azért kellett egy hét, mert a csapatok kamionjai folyamatosan foglalták el a számukra kijelölt helyeket. Arra kellett figyelni, hogy időben el is foglalják a helyüket. A pontos eligazításra is szükség volt, mert Ecclestone folyamatosan kifogásolt valamit, a személyzetnek pedig gondoskodni kellett arról, hogy a problémákat a pályán és a pályán kívül azonnal orvosolják.

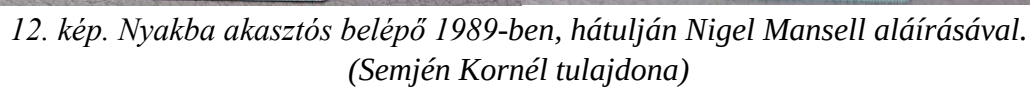
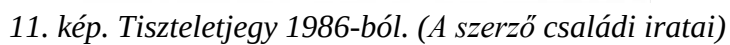
A pályára beosztott autóklubos kollégák hajnalban érkeztek és este távoztak, nem volt rögzített munkaidejük. A versenynapon már 5 órakor talpon voltak, és addig maradtak, amíg a helyszínt az utolsó csapat el nem hagyta. A segélyszolgálatos munkatársak szabad hetükön dolgoztak, mivel a Forma-1-es verseny külön pénzt jelentett, ráadásul még éjszakai pótlék is járt érte. Ők a hagyományos segélyszolgálatos overálban és nyakba akasztható belépővel dolgoztak, de később külön overált is kaptak. A belépőkártyát a könnyebb bejutás érdekében az autójukra is el kellett helyezniük. A paddockhoz és a külső kapukhoz külön jogosultság tartozott, amit a versenyigazgatóság osztott ki. Kirstauer Ferenc az autójával mindenhová be tudott menni, míg a többi dolgozó a külső kapuk mellett parkolt le, és onnan gyalogoltak fel a központi helyre. Előfordult, hogy politikusok vagy egyéb személyek belépő nélkül próbáltak a helyszínre bejutni, de többségüket Mayer Ferenc kapufőnök feltartóztatta.¹⁷ A belépési engedéllyel rendelkezőket a toronyból külön igazolták le. Szükség volt a rend fenntartására, mert a Forma-1-en dolgozók munkáját fentről árgus szemekkel figyelték. Hibázni nem lehetett, hiszen a futam miatt a világ szeme Magyarországra szegeződött.¹⁸

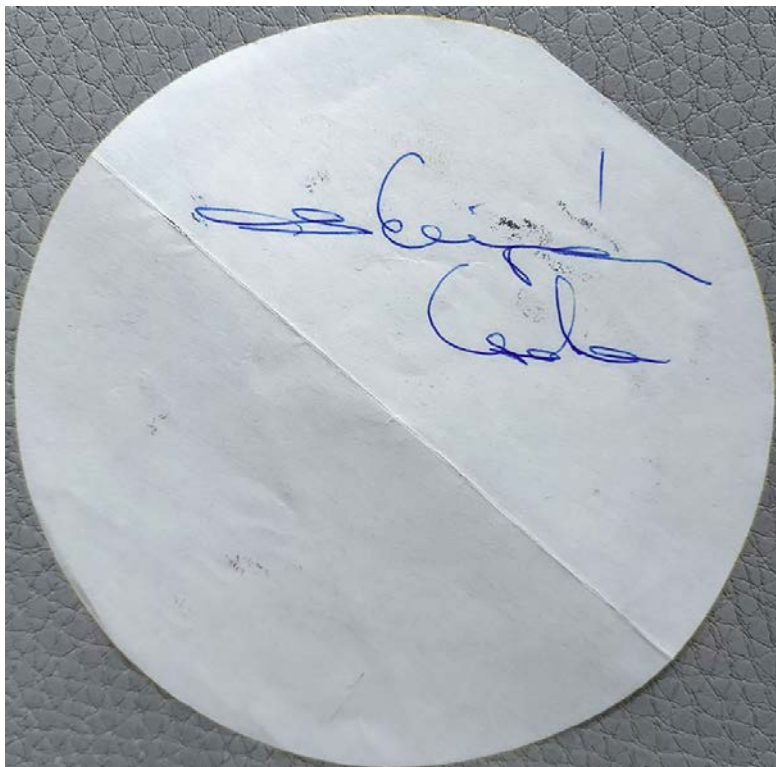
A Hungaroringre a verseny miatt szívesen jöttek az Autóklub munkatársai dolgozni, senkit sem kellett rábeszélni, a kollégák ezt nemcsak munkának, hanem szórakozásnak is tekintették. Többen úgy alakították az időbeosztásukat, hogy mindenképpen a Hungaroringen dolgozhassanak. A versenyzők és a közönség testi épségének a megőrzése – ahogy az alábbi történet is mutatja – különleges biztonsági szabályokat is megkövetelt. Az egyik kolléga a közelben lévő tónál az olasz barátaival kempingezett. Egy vadásztársaság a területet körülvevő erdőkből beszaladó nyulakat ritkította, mivel azok balesetveszélyt jelentettek a nagy sebességgel haladó versenyautókra és a benne ülő versenyzők életére. Nem beszélve arról, hogy egy ilyen balesetnek, akár tragikus vége is lehetett volna, hiszen egy elszálló versenyautó a nézők közé csapódva többeket halálra gázolt volna.¹⁹

¹⁷ Kirstauer Ferenc szóbeli közlése, 2025. január 27.

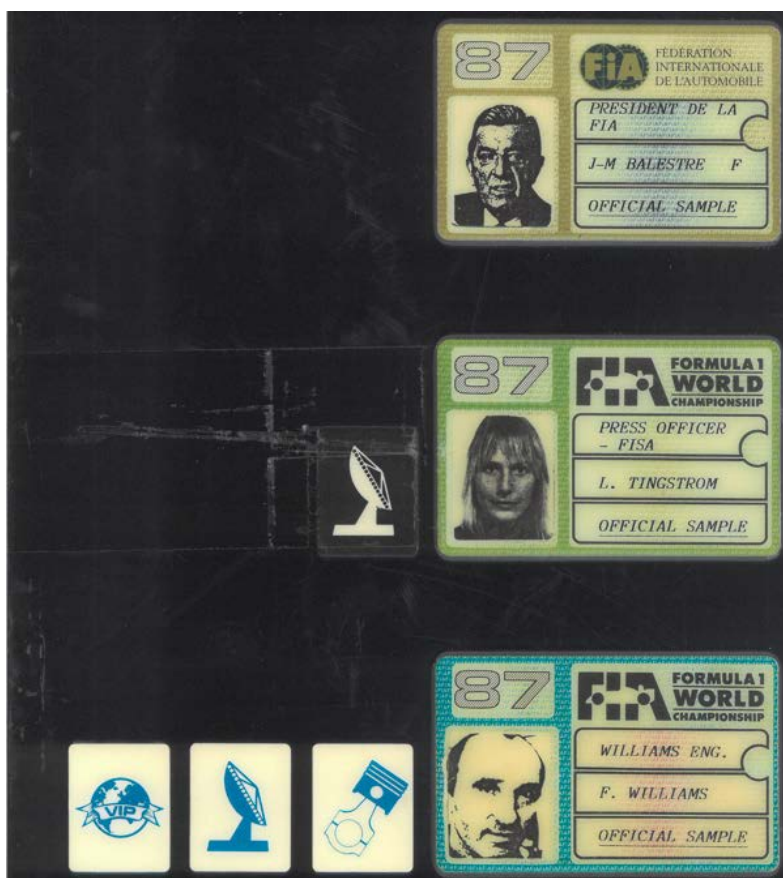
¹⁸ Kirstauer Ferenc szóbeli közlése, 2025. január 27.

¹⁹ Az egykor segélyszolgálatos kollégák a mai napig összejárnak, sajnos egyre kevesebben vannak. A segélyszolgálatról nagyon kevesen mentek el, itt nagyobb szabadságot élveztek. csupán 1-2 ember ment el, vagy bocsátották el. Az egykori kollégáknak mára szinte semmi tárgyi emléke sem maradt. Kirstauer Ferenc szóbeli közlése, 2025. január 27.





13. kép. Kesjár Csaba aláírása 1988-ban. (Semjén Kornél tulajdona)



14. kép. Különleges személyek belépőkártyáinak mintái 1987-ből. (A szerző családi iratai)



15. kép. 1988, Hungaroring Grid. Középen Adrian Newey és Ron Dennis beszélget. Háttérben a 19-es számú, Alessandro Nannini vezette Benetton. (Semjén Kornél tulajdona)



16. kép. 1988, Hungaroring. McLaren Honda box – Ron Dennis szemléli Alain Prost autóját. (Semjén Kornél tulajdona)



17. kép. 1988, Hungaroring. Ayrton Senna autója a boxban. (Semjén Kornél tulajdona)



18. kép. 1988, Hungaroring. Alain Prost a pályán. (Semjén Kornél tulajdona)



19. kép. 1988, Hungaroring. Bernie Ecclestone beszélget. (Semjén Kornél tulajdona)

Szubjektív epilógus: Szurkolás a lelátón

Hatalmas élmény volt 1986 nyarán megtekinteni élőben az első hazai rendezésű Forma–1-es futamot, különösen akkor, ha a belépő a rajtkockával szemben lévő lelátókra szólt. A belépő 80 dolláros (akkor ez kb. 3660 forintnak felelt meg, míg az átlag fizetések 6400 forint körül mozgott) ára abban az időben hatalmas összegnek számított. (11. kép). Aki nem autóval vagy motorral érkezett, egy hosszú sétával, kissé poros úton tudta a pályát a HÉV-megállóból megközelíteni. A Forma–1-es pályán olyan érzése támadt az embernek, mintha Nyugaton lenne. Nemcsak az autók látványa, zaja és illata, hanem a sok külföldi jelenléte is erősítette ezt, nem beszélve a pezsgő hangulatról. Ennyi sportújságíróat korábban csak a tv-ben lehetett látni. Sajnos, az élelmiszerek ára sem maradt el a nyugati színvonalától, de ezzel a fiatal rajongók még nem foglalkoztak, mert szüleik adták a pénzt. Egy napra, a vasárnapi futamra az ember egy kicsit szabadabbnak érezte magát. Volt benne valami felemelő. A futam napján olyan meleg volt az idő, hogy néhányan többször felálltak és később el is hagyták a lelátót. Kimentek a dombos oldalra, ahol legalább árnyékba tudtak menekülni.

A rendszerváltás előtti futamok alatt a szerencsések számos relikviához juthattak, például a nyakba akasztós belépőkártyához (12. kép), Kesjár Csaba²⁰ autóversenyző (13. kép)

²⁰ 1962–1988. 1985-ben abszolút magyar bajnok, 1986-ban hegyi bajnok lett. A Formula Easter kategóriában 1982-ben, 1983-ban, 1984-ben, 1985-ben magyar bajnok, a Formula Ford kategóriában 1986-ban osztrák bajnok volt. 1987-től 1988-ig a német Forma-3 bajnokságban versenyzett, 1987-ben a 9. helyen végzett. A szakemberek tervei szerint ő lett volna az első magyar versenyző, aki a Formula–1-ben szerepelt volna. Az 1987-es Magyar Nagydíj hétvégéjén tesztelhette a Zakspeed csapat autóját, így ő lett az első magyar, aki F1-es autót vezetett. A Forma-3-as bajnokságának a Norisringen tartott hétvégéjének egyik edzésén veszítette életét.

aláírásához, a különleges személyekről készített tábla (14. kép), vagy a boksztucában tudott számos autóról, versenyzőről, (15–19. kép) képet csinálni.²¹

Levéltári forrás

Budapest Főváros Levéltára (BFL)

XXIX.715 Gazdasági szervek. 31. számú Állami Építőipari Vállalat iratai.

Online forrás

<https://hungaroring.hu/site/hu/hirek/35-eve-irtak-ala-a-szerzodeset>
2026.07.21.)

(Utolsó letöltés:

Felhasznált irodalom

Katona 2000.

Katona András: *Magyar Autóklub 1900–2000*. Budapest, 2000.

Bemutakozott a Hungaroring 1986.

Bemutakozott a Hungaroring. *Hazai Tudósítások*, 1986. július 1. 17–18. p.

Csatát nyert a Forma-1. 1986.

Csatát nyert a Forma-1. *Népszabadság*, 1986. augusztus 11. 1. p.

Felavatták a Hungaroringet 1986.

Felavatták a Hungaroringet. *Népszabadság*, 1986. június 16. 1. p.

Forma-1, magyar nagydíj 1986.

Forma-1, magyar nagydíj 1986. *Amerikai Magyar Szó*, 1986. augusztus 21. 12. p.

Térkép 1988.

Térkép. Körmöczy Éva (szerk.): *Magyar Nagydíj Hungaroring. 1988. augusztus 5–7*. 31–32. p.

Ligetfalvi 2023.

Ligetfalvi György: Forma 1 a Városligetben?

https://ujjealigetben.blog.hu/2023/06/05/forma_1_a_varosligetben (Utolsó letöltés:
2026.07.21.)

²¹ A szerző visszaemlékezése. 2025. január 25.

Impresszum
Budapesti Levéltári Mozaikok

A kiadó neve: Budapest Főváros Levéltára
A kiadó székhelye: 1139 Budapest, Teve u. 3–5.
Felelős kiadó: Dr. Kenyeres István főigazgató

Főszerkesztő: Dr. Simon Katalin
Szerkesztőség: Fazekasné Dr. Toma Katalin, Dr. Fehér Csaba, Dr. Garami Erika, Dr. Ternovác Bálint, Dr. V.
László Zsófia, Tóth Gergely (technika- és honlapfelelős)

A szerkesztőség elérhetősége: 1139 Budapest, Teve utca 3–5.; 1554 Budapest, Pf. 41.
e-mail: mozaikok@bparchiv.hu