

Gépmadarak, levett szárnyal

Van-e jövője a repülés múzeumának

A légi közlekedést bizonyos misztikum övezi, elsősorban azok számára, akik nem ismerik a kulisszatitkaikat. Ezért hát, hogy a legkisebb kisgyerek is föltekint az égre, ha repülőt hall berregni odafönt, s tulajdonképpen minden felnőtt is szívesen elgöngyörködik egy-egy gépmadarban. S mert az ember a múlthoz is szívesen fordul — különösen napjaink nosztalgikus divatjában —, a régi repülőknél is nagy a vonzerjük.

Az érdeklődés tehát egy esetleges repülés múzeuma iránt eleve nem lehet kétséges. *Esetleges?* Többről van szó: konkrét tervekről, elképzelésekről, amelyek összefüggnek a Városliget — és persze, a Közlekedési Múzeum — megújulásával. Mielőtt azonban az aeronautikai érdekességekről ejtenénk szót, talán nem érdektelen a Közlekedési Múzeum történetét föllevenitenünk.

A kezdő évszám az ezredéves ünnepségeké: 1896. Eredetileg ideiglenes kiállítócsarnoknak emelték az épületet, ahol a millennium korának közlekedését mutatták be. Am a kiállított anyag már akkor oly bőséges és érdekes (értékes) volt, hogy az illetékesek úgy döntöttek: kár volna mindezt szélnek ereszteni. Így aztán három évre rá, 1899-ben létrejött a Közlekedési Múzeum. Ma már aligha ismerünk rá a régi épületre. Hatalmas kupolája volt, amely hiányzik is a századforduló izlését tükröző, impozáns, szép csarnok tetejéről. A háború szele sortorta el — s vele együtt az összegyűjtött anyag több mint felét is.

Az újabb időpont: 1966 — ekkor nyílt meg újra a múzeum. S persze, ahogy telik az idő, egyre inkább a bőség zavarával küzdenek. A raktárakba zsúfolt anyag az érdeklődők szeme elé kíváncsok; ezért az országban többfelé fiókmúzeumokat hoztak létre: Parádon, Tihanyban, majd helyette Keszthelyen (de ott is bezárták, s most arra vár, hogy a Balatonfüreden kiemelt *Helkát* fölújítsák, és abban lel végleges otthonra), Nagycenken, Budapesten, a Deák Ferenc téren. S végül a tervek: a megszűnt paksi vasútállomás épületében az ideai vasutasnapon nyílik meg a pályafenntartást bemutató kiállítás. Szolnokon — egyelőre a távolabbi jövőben — vasúti skanzen rendeznek be. A MAHART pedig kiszuperálta az utolsó lapátkerekes dunai gőzöst, a *Kossuth-ot*, amely ugyancsak múzeumi célokra kínálja magát, ám a fölújításához legalább tízmillió forintra volna szükség.

A törzsepület is megfiatalodik, miközben ezek az elképzelések foglalkoztatják a Közlekedési Múzeum vezetőit. Pontosabban készül az új épületszárny, amely a jelenlegi háromezer négyzetméternyi területet újabb ezernyolcszázal bővíti ki. Az építők 1983. végére ígérik az átadást. A munkálatok tehát még javában folynak, ám a múzeum vezetői gondolatban már be is rendezték.

Az impozáns tervekből azonban hiányzik a repülés. De nem pusztán azért, mert ekkora terület kevés volna ahhoz is. Hanem azért, mert sokkal nagyobb szabású, ám nem hivalkodó, egyszerűen kézenfekvő elképzelések fűződnek hozzá. S ezek a plánmok tulajdonképpen szorosan összefüggnek a Városliget újjávarázslásával is. Annakidején azért telepítették ki erről a környékről a vásárt, hogy a Ligetet — kulturális és pihenőközpontként — visszaadják a főváros közönségének. Több millió forintért a tervek egy része meg is valósult, az egykori kohó- és gépipari kiállítás számára helyet adott *Petőfi-csarnok* azonban egyre pusztul. A Budapesti Testnevelési és Sporthivatal kezelésébe adták annakidején az illetékesek, de ma sem testvérségi célokat szolgál, hanem a Centrum-áruházak raktára.

Önként adódott az ötlet: itt kell berendezni a repülés múzeumát, hiszen a törzsepület-

től mindössze száz-kétszáz méter — egy KRESZ-park — választja el. Szerencsére a javaslatnak helyt adtak, így az előzetes elvi engedély birtokában a Posta Tervező Intézet mérnöke, az Ybl-díjjal is kitüntetett *Schneller Vilmos* megbízást kapott a tervek elkészítésére. A *Petőfi-csarnok* körvonalaival *hangart idéz*, s az elképzelések szerint az uralkodó szín a fehér volna, törtfehér festéssel és kerámiaszínnel, ütköztetve az acélszerkezetek élénk, markáns, rajzos keménységével, sötétkékjével.

A döntés tulajdonképpen már utolsó stádiumba jutott, amelyhez természetesen hozzájárultak Budapest főépítésének, *Gáspár Tibornak* az elismerő sorai is. A tervek ugyanis a Városliget megóvását tartják szem előtt. „Része az elkészülő múzeum annak az épületsávnak, amely a Múcsarnoknál és a Szépművészeti Múzeumnál kezdődik, a *Vajdahunyad-vári Mezőgazdasági Múzeummal* folytatódik és a *Közlekedési Múzeumnál ér véget*. A *Városliget és a főváros így olyan létesítménnyel gazdagodna, amely helyzeténél fogva a közönség számára élménydús múzeumi sétával egybekötött pihenést, kikapcsolódási lehetőséget lenne*” — olvashatjuk a telepítés szempontjai között. S fűzzük hozzá: a tervezett múzeum kialakítása nem járna zöldterület-csökkenéssel, míg esetleges más elképzelések valóra váltása elkerülhetetlenné tenné három-négy hektár kiszakítását. A döntés tehát küszöbön áll — mégis várat magára.

S most *képzeletben* lépünk be a repülés múzeumába. A bejárat előtt *IL 18-as* csalogatja a látogatót; lajstromjele *HA-MOI* — az idén válik ki a forgalomból. A hatalmas csarnok — ötezernegyszáz négyzetméter — falai mentén körben bokszkokban a repülőgépek. A körbefutó galériáról — amely az auditoriumot köti össze a felső kiállítóterrel — felülről is megcsodálhatjuk a gépmadarakat.

A „katalógusban” összesen harminchárom gép szerepel,

többségében hazai gyártmányú vitorlázó. Egyike-másika azonban — túl az anyagi érteken — fontos szerepet játszik a repülés történetében is. Az 1914-ből származó *magyar Lloyd*-hoz két magassági rekord fűződik: Aspernben egy pilótával 6170, két utassal 5420 méteres magasságba emelkedett. Az *Ad Astra* nevű *Junkers F 13*-mal 1921-ben IV. Károly kísérte meg a visszatérést Magyarországra; ez volt az első szériában készült fémgép. Itt van *Zsélyi Aladár 1909-ben épített gépének a rekonstrukciója*; az eredeti Budapest ostroma idején elpusztult. Az *L 2 Róma* könnyűrepülőgép tizenhét hengeres Thorockai-motorjával három világcúcsot mondhat a magáénak: 1927-ben Kaszálával a pilótaülésben 650, később pedig 1033 kilométert repült zárt körben, egyenes vonalban pedig megtette a Budapest és Póla közötti 527 kilométeres távolságot, meghozta leszállás nélkül; ezen kívül 1929-ben Bánhidi Antal ötezer kilométeres túrarepülést is végrehajtott vele, Svédországba és vissza, természetesen közben is technikai landolásokkal. S ne feledkezzünk el az úrhajózásról sem: *Farkas Bertalan* visszatérőkabinja is a Közlekedési Múzeum tulajdona; egyelőre azonban a Hadtörténeli Múzeumban látható.

Nemcsak repülőgépek, hanem repülőgép-motorok is szerepelnek a gyűjteményben, szám szerint huszonegy darab. Közülük a legrégibb 1909-ből származik: a *Huska-féle negyven lóerős csillagmotor*, állítható légcsavarral; a legújabb pedig: az *RD 45-ös*, amely a *MIG 15-ösök* első szériájának sugárhajtóműve, valamint az *AI 20 M*, amely az *IL 18-asok* légcsaváros gázturbinája.

A múzeum kincseinek csak elenyésző hányada látható most, a legtöbb féltve őrzött kincs a hármashatárhegyi és a farkashegyi repülőter hangárjaiban zsúfolódik, szétszerelve, levett szárnyakkal, rendkívül mostoha körülmények között. Ez a jelen.

És a jövő?

Gyulay Zoltán