

transzfer



Fotók: Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum

ZSIGMOND GÁBOR

A REPÜLŐGÉPSKANZENTÓL AZ AEROPARKIG

A REPÜLÉSTÖRTÉNETI GYŰJTEMÉNY FŐ ÉVSZÁZADA

IA Közlekedési Múzeum repüléstörténeti gyűjteménye egyidős a motoros repülés magyarországi megjelenésével. A múzeum 1899-es megnyitásakor a repülés még nem volt közlekedési ágazat; az első repülőgép – Louis Blériot gépe – 1909-ben jelent meg a magyar légtérben. A múzeumba kerülő első archívumi tételek (fotók, iratok) ezzel egyidősek. 1911-ben már az első repülési tárgyak, 1914-től az első repülőgépek is gyarapították a múzeumot.

1911-ben már az első repülési tárgyak, 1914-től az első repülőgépek is gyarapították a múzeumot

IAz első világháború befejezésekor a legjelentősebb tárgy a napjainkban már eredeti állapotának megfelelően helyreállított aszódi Lloyd többszörös világrekorder felderítőgép volt. A harmincas években gyorsan növekedett az eredeti gépek száma a magyar repülőgépgyárak és a Magyar Királyi Légügyi Hivatal, valamint a Műegyetemi Sportrepülő Egyesület támogatásával.

IA második világháborús bombatalálatokban azonban a múzeum repülési anyagának jelentős része – benne például valamennyi repülőgépmodell és három kivételével az összes repülőgép megsemmisült, illetve rendkívül komolyan károsodott. Az egyik legkorábbi aviatikai emlék, a Magyar Aero Club 1902-ből származó első, Turul gázballonjának kosara és tartozékai is elégték.

valamennyi repülőgépmodell és három kivételével az összes repülőgép megsemmisült, illetve rendkívül komolyan károsodott

IAz 1966-os újranyitáskor a szűkös múzeumépületben kellett volna bemutatni a magyar közlekedés teljes spektrumát a vasúttól a városi és közúti közlekedésen át a légi eszközökig. Ezen helyzeten némileg segített a Petőfi Csarnokban kialakított és 1985-ben megnyitott Repüléstörténeti és Űrhajózási Kiállítás, amely, bár több lehetőséget kínált a régi múzeumépületnél, mégsem vállalkozhatott a magyar polgári repülés fejlődésének teljes körű bemutatására. A kiállításban valójában csak a kisebb gépek, makettek, légcsavarok, műszerek számára volt hely.





a Közlekedési
Múzeum
a vállalati és „civil”
társadalmi körökkel
közösén kezdte
meg a repülőtéri
skanzenként
indított helyszín
tervezését

- ¶ Már 1986-ban új kiállítóhely létrehozását tervezték a ferihegyi repülőtér közvetlen közelében a magyar polgári repülés igazán jellemző és látványos képviselőinek, az utasforgalomban üzemeltetett típusoknak a bemutatására. Ekkor a Közlekedési Múzeum a vállalati és „civil” társadalmi körökkel közösén kezdte meg a repülőtéri skanzenként indított helyszín tervezését. A múzeum partnerei a Malév LRI (Légiforgalmi és Repülőtéri Igazgatóság), a Malév Repülés- és Üzemtörténeti Kör, a MTESZ Repülési Emlékek Bizottsága és a Repülés Baráti Kör voltak. A Közlekedési Minisztérium támogatta az ötletet, az előkészítést pedig az Uvaterv bevonásával végezték el. Az akkori nevén repülőgépskanzen (Aeropark) létrehozásának irányítója és koordinátora a Közlekedési Múzeum lett.
- ¶ A szabadtéri kiállítóhelyet 1990. május 21-én nyitották meg, üzemeltetésére a múzeum az LRI-vel kötött szerződést. 2002-ben megszűnt az LRI. Akkor a jogutód Budapest Airport, majd az általa alapított Repülőgép Emlékpark Alapítvány végezte az itteni feladatokat – a gépek fölötti tulajdonjogot folyamatosan megtartó Közlekedési Múzeum szakmai felügyeletével.
- ¶ 2014 májusában a 2010 nyarán alakult LKK (Légiközlekedési Kulturális Központ Közhasznú Nonprofit Kft.) vette át a kiállítóhely üzemeltetését. Jelenleg a területen tizenkét légi jármű, közöttük hét – egykor magyar üzemeltetésben működő – nagy utasszállító repülőgép látható. A repülőgépek száma mellett szépen gyarapodnak a földi kiszolgáló egységek is. Mind az LKK, mind a múzeum elkötelezett az egykori Malév Ikarus buszok vagy akár a follow me autók, repülőgép-vontatók megmentése ügyében.
- ¶ Tavaly a repülőtéri funkciók fejlesztésével párhuzamosan új helyre költözött a megújuló Közlekedési Múzeum jelenleg legnagyobb közlekedési tematikájú kiállítóhelye. Az új

Már 1986-ban új kiállítóhely létrehozását tervezték a ferihegyi repülőtér közvetlen közelében a magyar polgári repülés igazán jellemző és látványos képviselőinek, az utasforgalomban üzemeltetett típusoknak a bemutatására.

Jelenleg a területen tizenkét légi jármű, közöttük hét – egykor magyar üzemeltetésben működő – nagy utasszállító repülőgép látható.

*a repülőgép-
szimulátorban
bárki kipróbálhatja,
milyen vezetni egy
repülőgépet*

helyszín csak néhány száz méterre van a régítől, de a nagy gépek mozgatása speciális felkészültséget igényelt. A június végén újranyitott Aeroparkban megépült egy valóság-hű futópálya húszméteres, kicsinyített mása is. A Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér 2B terminálja mellett a látogatók azt is megtapasztalhatják, milyen az, ha a fejük felett, kis magasságban repülnek át a 31L futópályát leszállás céljából megközelítő járatok. Mindemellett a repülőgépszimulátorban bárki kipróbálhatja, milyen vezetni egy repülőgépet.

- ¶ A Közlekedési Múzeum és az üzemeltető LKK sikeres együttműködését nemcsak a tavalyi mintegy ötvenezer látogató jelzi a szabadtéri, így egész évben nem is látogatható helyszínen, hanem az elmúlt másfél év intenzív szakmai munkája is, ami messze túlmegegy a közönségszervezés eredményein. A repülőtér-látogatások, a múzeum múzeumpedagógiai nyári táborai mellett ugyanis szintén az elmúlt időszakban indultak el a rég várt restaurálási munkák is. A múlt év egyik legfontosabb eredménye a Li-2-es repülőgép teljes külső helyreállítás, amelynek keretében a gép egy korai Malév-arculattal születhetett újjá. Ugyanakkor a szakemberek befejezték az Il-18-as és a Tupoljev Tu-154-es utasszállító pilótafülkéinek restaurálását is.
- ¶ Jelenleg is folyik az ideai esztendő egyik legnagyobb jármű-restaurálása az Aeroparkban. A HA-BCB lajstromjelű Mi-2 típusú helikopter egykor az Országos Mentőszolgálat légi járműveként szolgált a magyar légtérben. A gép 1999-ben került az Aeroparkba: a külső festésképe időközben rendkívül leromlott. A múzeum így idén nekilátott a helikopter felújításának, amelynek menetéről a múzeum a honlapján és közösségi médiafelületein is folyamatosan tájékoztat.
- ¶ A huszonnégyezer négyzetméternyi Aeroparkban megtekinthető a magyar közforgalmú repülés elmúlt hatvan évét felölelő, szinte teljes fejlődéstörténete. A magyar polgári repülés







A Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér 2B terminálja mellett a látogatók azt is megtapasztalhatják, milyen az, ha a fejük felett, kis magasságban repülnek át a 31L futópályát leszállás céljából megközelítő járatok.

emlékeit – a hazai motoros repülés kezdeteitől – a Közlekedési Múzeum éppen százöt évét gyűjti. A múzeumban – jelenleg raktárban – található az első világháború előtt épített aszoldi Lloyd, az első iparilag gyártott magyar repülőgép, az 1914. júniusi asperni bemutató rekorder gépe, miként az a Junkers F 13-as gép is, amelyikkel IV. Károly 1921-ben, második hazatérési kísérletekkel érkezett Magyarországra. Ugyanígy a múzeum anyagai között szerepel a Rubik Ernő tervezte Kánya, Góbé és a gyűjteménybe az idén bekerült Zlin-142-es, ahogyan az Aeroparkban meglátogatható óriás Il-18-as, Li-2-es, Tu-134-es vagy Tu-154B-2, a volt szovjet eredetű, magyar felségjelű legnagyobb utasszállító repülőgépek közül.

¶ Az elmúlt évtizedekben tehát két helyszínen is kialakult a magyar polgári repülés történetének színvonalas bemutatóhelye. Úgy fest, mindkét helyszín – különösen a Petőfi Csarnok – egyfajta szükségmegoldás volt. A közönség által ma már jobban ismert – és a fapados járatok révén mára valóban életünk meghatározó közlekedési ágazatává nőtt – légi utasszállítás hatalmas gépei érthetően maradtak Ferihegyen. A repülési gyűjtemények e gépóriások mozgatásának, restaurálásának és bemutatásának sajátosságai miatt gyakran helyezkednek el az élő repterek szomszédságában vagy legalábbis – többórás élményt kínálva – valamilyen hatalmas épületben a városok szélén.

*a repülési
gyűjtemények
e gépóriások
mozgatásának,
restaurálásának
és bemutatásának
sajátosságai
miatt gyakran
helyezkednek el
az élő repterek
szomszédságában
vagy legalábbis
– többórás
élményt kínálva
– valamilyen
hatalmas épületben
a városok szélén*



Közlekedési Múzeum, 1966
Fortepan