

A Farkashegyi repülőtér

Ez a négy részre tervezett cikksorozat bemutatja Budakeszi rejtőzködő múzeumait, melyek a helyi térképeken sem találhatóak, mégis lehetséges megtekintésük. Létezésük alapját – és jövőjüket csakis a megszállott lelkesedés biztosítja – talán még egy darabig. Múzeumot írtunk, ami mennyiségi és minőségi tekintetben is túlmutat a gyűjtemény definícióján.



Ahogy megpillantottam a Farkashegyi repülőtér kifutópályájának PIPER típusú repülőgépet, azonnal szemembe ötlött az oldalára festett, 75 éves születési évére utaló díszítő kalligráfia. Rögvest párhuzamot vontam motorkerékpárom háromnegyed évszázados jubileumi afrikai/szaharai) utazásával... azaz pontosabban azon több hónapos vergődés műszaki meglepetéseivel. Akkor azzal a viccel vigasztaltam magam, hogy azért vagyok a szerelések olajától fekete, hogy a helybeliektől ne üssek el. Azonban az eddigelé általam megélt légi üzembavarok mégiscsak más természetűeknek mutatkoztak, legalábbis a „műszaki pihenő” (ahogy a Szoc. Néphadseregnél szépitették) parkolóhely keresését illetően. Meditálásra sok időm nem volt, hiszen oktatóm máris bevont a felszállás előtti ellenőrzésekbe. S mivel én magam is csak alig egy évtizeddel voltam fiatalabb a gépnél, így megfeszített figyelemmel kellett kísérnem a sárkányellenőrzéstől egészen a motor próbajáratásáig minden műszaki rituálét, nehogy gúny tárgya legyen veterán életkorom, ami a gépnél dicsőséget, az embernél viszont kínos reflex szituációkat jelent. Oktatóm vigasztalt, kijelentve, hogy amíg ő

a lábát annyira a nyakáig tudja emelni, hogy beszálljon a csővázás gépbe, addig ő is repülni fog. Utolsó mozzanatként gyújtásellenőrzést végeztünk, a pilóta szemmel lenézett „fogyasztói” személyautókkal szemben ugyanis a repülőnek hengerenként két gyújtóberendezése van, melyeket egyenként kell bekapcsolni, közben nézve a fordulatszám-műszert. Bemelegítettünk, majd a pancserok kétkedésével nekirohantam a szemben magasodó hegynek. Igyekeztem a rohamosan közeledő szikláknak a respektet megadni, de minden felszállásomkor azért visszagondoltam arra a kínos benzinömlésre, mely pár évvel korábban egy másik veterán géppel esett meg velem. A veterán gépekkel való repülés szépsége azonban mindenért kárpótolt.

Nem tagadom, szívből utálom a digitális technikát, így megváltás nekem nézni a szelencés, teljesen billmentes magasságmérőt, a mechanikus fordulatszám-számlálót, a Deprez rendszerű Ampere-mérőt, a Bourdon-csőves manométert, meg a többi analóg repülőgép-műszert. A gép uralása – ami digi eszköznél teljes képtelenség – itt megvalósul! Mindenben én döntök, üzembavar esetén minden szerkezeti elemet átlátok, meg tudok javítani. A gép a barátom, nem műanyag burkolatokba bújtatott dizájnolt, bont-hatatlan blokk. A levegő arcomba csap, szemben a „fogyasztói” repülés inkubátor hatásával. Persze csodák nincsenek, az analóg berendezések is elromolhatnak. Mondjuk ki őszintén: a légügyi ha-

tóságok nincsenek elragadtatva a repülés eme módjától. De miért írom ezt? Azért, hogy a kedves olvasót biztassam, hogy amíg lehetséges, látogasson ki a repülőtérre mint múzeumba! A pilóták kedvesek és a gépek megnézhetőek – de egyre kevesebb van ezekből a muzeális gépekből.

A kétfedelű AN-2-es gépeknek is bizonytalan már a szereplése, 2021 nyarán mégis volt olyan este, mikor méltóságteljes dübörgéssel három indult a szúnyogirtásra – egyenként ezer lóerővel. Ezek a gépek szintén háromnegyed évszázadosak, és különlegességük még az is, hogy mindmáig a világ legnagyobb egymotoros repülői. Ennek dacára vezetésük oly könnyű, hogy egy jó képességű kiskölkölés is egyesben tudja őket tartani, ellentétben amikor a szúnyoggrém rácsap a permetezendő területre! Ehhez viszont kellene azok a bámulatos reflexek és tapasztalatok, melyeket egy életen át lehet csak megszerezni. Azonban micsoda élmény a repülőgépből *felnézni* a margitszigeti víztoronyra! A nagy repülőmúzeumoknak e gépek féltett kincsek, míg nekünk, budakeszieknek megszokott látványt jelentenek!

De folytassuk a felsorolást! Utoljára még a GERLE kópiájával vidám balatoni repülést tudtam tenni, de sajnos ma már nem itt állomásozik. Az eredeti változat csillagmotorral épült, a kópia korszerűbb motort kapott. 1933-ban a kétfedelű géppel Afrika-repülést végeztek, melyről könyv is megjelent. A STORCH nevű repülőgép többször is beírta a nevét a világtörténelembé, bár sokaknak kellemetlen emlékeket okozva. Ez volt az a repülőgép, amely a támadó német páncélos ékek előtt az országról is fel és le tudott szállni, értékes infor-



mációkat közölve. Nevét hírhedttette, hogy ezzel a géppel bravúros módon lopták el Mussolinin a fogságából, egy hegytetőről! Műszaki-pilótai szemmel nézve roppant izgalmas történet, ahogy a körülzárt Berlinből – mint utolsó német le- és beszálló gép – Hitlert akarta kimenteni. Az akció a találatok dacára sikerült, de szerencsére a megátalkodott vezér makacssága miatt nem hosszabbodott ezért a háború. 75%-ban kicsinyített változata az eredeti gépnek majdnem minden jó tulajdonságát hordozza az eredetinek. Felsőszárnyas, oly jóindulatú, hogy minden pilótanövendék álma lehet. A Farkashegyi repülőtéren bemérték, és 23 méteres nekifutás után a levegőbe emelkedett.

A műrepülés budakeszi csodálói bizonyára emlékeznek még arra a HA-XCB jelzetű vörös gépre, amely nagyszerű háton repüléseivel, loopingjaival felidézte az első világháborús filmek légi csatáit, ingyen cirkuszt kínálva. A vászonborítású, kétfedelű gép kilenchengeres csillagmotorjával gyönyörű mélyrepüléseket végzett – amíg utol nem érte a végzete. Azonban egyfelől a szerencse kegyeltje volt, másfelől pilótája is kiváló képzettséggel bírt: átszakított három darab kétcentis nagyfeszültségű vezetékét, tíz helyen kigyulladt, majd mégis emberi sérülés nélkül tudott landolni. E sorok írója is egy évig restaurálta, majd a gép tavaly Németországba került. A cikk írásakor is repül még kétfede-

les gép itt Budakeszin, de az túragép. Repülőterünk felett hétvégeként átrepül az 1949-es gyártási évű kétmotoros LI-2-es, mely a világ egyetlen repképes példánya. Ugyancsak Budáról szokott startolni légerünkbe a kétfedeles PO-2-es, melynek az előbinél is jellegzetesebb, mély dübörgő csillagmotor hangja minden más géptől elüt: ez is a világháború alatt is használt típus. Végezetül e gondolathoz kapcsolódva a bevezetőben említett PIPER gép hivatásos pilótájának szavaival búcsúszom: „*Munkám a repülés, de az igazi repülési élményt itt Budakeszin tudom csak átélni*”

**A szöveget az Ívfény Múzeum/
Budakeszi munkatársai állították
össze a gépek tulajdonosainak/
pilótáinak segítségével**

Ádám Éva (1963–2022)

Fájdalommal tudatjuk, hogy a budakeszi Nagy Gáspár Városi Könyvtár vezetője súlyos, türelemmel viselt betegség után január 3-án elhunyt. Az őszi diagnózis után még bízunk a felépülésében, de sajnos reményünk nem teljesedett be.

Ádám Éva mohácsi középiskolai tanulmányai után először Szombathelyen magyar-könyvtár szakos főiskolai diplomát, majd az ELTE-n könyvtár szakos egyetemi diplomát szerzett. Dolgozott az ELTE ÁJK könyvtárában, majd 1995-től Budakeszin, ahol 2013-tól a könyvtár vezetője volt. A könyvtári munka szinte minden területén dolgozott, és mindig magas színvonalon: olvasószolgálat, könyvbeszerzés, adminisztratív háttérmunkák, a teljes raktári állomány költöztetése. Fontosnak tartotta a könyvtár műveltséget közvetítő szerepét is: rendszeresen szervezett könyvbemutatókat, író-olvasó találkozókat. Támogatta, hogy könyvtárunkban biblioterápiás olvasókör működjön, és maga is aktívan részt vett az összejöveteleken. A Magyar Könyvtáros Egyesület Pest Megyei Szervezetének is aktív tagja volt, részt vett a szakmai napokon, 2017-ben az ő szervezésében Budakeszi adott helyet a megyei könyvtáros napnak.

A szakmai munkája mellett közösséget is teremtett: 13 éven át vezetett kirándulásokat először a közelben, majd egyre nagyobb távokra, még Kárpátaljára is szervezett utat. Ehhez túravezetői oklevelet is szerzett. A túrázók összetartó csapattá váltak, részt vettek és vesznek könyvtárunk rendezvényein, a járvány előtt rendszeresek voltak a távoli országokat ismertető vagy valamilyen természeti érdekességet bemutató előadások. A környezettudatosságot és a természet szeretetét is átadta társainak. Az általa vezetett túrákon mindig ismertette a felkeresett hely-



hez kapcsolódó tudnivalókat, kulturális érdekességeket. Örömmel töltötte el, ha a kulturális programot ötvözni lehetett a természetjárással: például buszos kirándulást szervezett könyvtárunk névadója, Nagy Gáspár költő és író emlékházába, melynek során egy arborétumot is meglátogattak.

A Hírmondó szerkesztésében is évekig részt vett: tagja volt a szerkesztőbizottságnak, és számtalan helytörténeti cikket írt, illetve könyvajánlókat készített.

Nagy tudású és műveltségű emberként is egész életében szerény maradt, kollégáit partnerként kezelte, ötleteiket, javaslataikat nyitottan fogadta. Emberi nagyságát mutatja, hogy több alkalommal önzetlenül sietett rászoruló emberek és állatok segítségére. Kedves, empatikus személyisége, jó humora örökre hiányozni fog.

a könyvtárosok