

A budaörsi repülőtér

A huszas-harmincas években Budapest repülőtere a mátyásföldi volt. Ez azonban igen messze volt a városközponttól, és nem volt alkalmas nagyobb gépek fogadására. Korszerűbb repülőtér számára kellett helyet keresni. Ezt Budaörsön találták meg. Az 1937-ben átadott repülőtér jó fekvésével, a környezetbe szépen beilleszkedő fogadóépületével, hatalmas hangáiraival az egyik legkorszerűbb volt Európában.

Egészen a negyvenes évek elejéig itt volt a polgári repülés központja, hatalmas forgalommal. A MALÉRT üzemeltetésében Kassa, Ungvár, Kolozsvár, Marosvásárhely, sőt Bukarest, Belgrád, Milánó, Bécs és Berlin felé is indultak járatok.

Hamarosan nagyobb teljesítményű, nagyobb leszállópályát igénylő gépek kerültek forgalomba. A budaörsi repülőtér szűknek bizonyult. Így 1941-ben elkezdték építeni a ferihegyi. De 1944 márciusában, a megszálláskor még ez volt a legfontosabb reptér. Itt szálltak le az első német egységek, amelyek azonnal katonai parancsnokság alá vonták a légikikötőt, megszüntetve a polgári közlekedést.

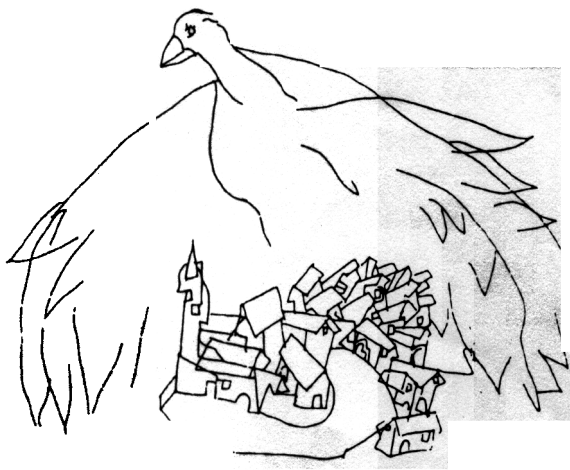
1946-tól kezdve folyamatosan építették a ferihegyi repülőtérrel; ezzel párhuzamosan csökkent a budaörsi jelentősége. A polgári közlekedésből kiszorulva átalakult a repülőtér. Itt volt az MHSZ központi repülőtere, itt telepedtek meg a Határőrség, az Országos Mentőszolgálat és a Vízügyi hivatal, majd a Repülőgépes Növényvédő Állomás gépei.

Az utóbbival külön is érdemes foglalkozni. Ekkoriban terjedt el a mezőgazdasági repülőgépek használata. 1959 és 1968 között a gépek száma négyről, száz fölé nőtt. Ekkor vásárolták az AN-2-eket; ezek képezték később a polgári repülés alapjait. Rekonstruálták és bővítették a repülőtérrel. Itt folyt a KGST országok Ka-26-os helikoptereinek és AN-2-es gépeinek nagyjavítása.

1989-re a mezőgazdasági helyzet bizonytalanná vált, nem volt már szükség annyi repülőgépre. A Repülőgépes Növényvédő Állomásból kinőtt Repülőgé-

pes Szolgálat kénytelen volt más tevékenység után nézni. A gépek egy részét utasszállítóvá alakították, és hozzáfogtak a belföldi légiforgalom újjászervezéséhez.

1992-re Air Service lett a Repülőgépes Szolgálatból. Hossza előkészítés után májusban indult meg Budaörsről a belföldi légiközlekedés, hetente háromszor, Debrecen Nyíregyháza, Szeged, Pécs és Győr-Szombathely felé. Két és fél óra alatt el lehetett érni az orszá-



egyik végéből a másikba, budaörsi átszállással. A jegyek ára 4000 és 6500 forint között volt. Főleg üzletemberek, kisebb részben érdeklődő családok vették igénybe a járatokat. Az érdeklődés azonban csökkent, így októbertől már csak akkor szállt fel gép, ha volt rá elég jelentkező.

Hosszabb előkészítést igényelt az ungvári járat beindítása, de ennek lett a legnagyobb sikere. Heti négy gép indult, az út másfél óra. Ez a vonal 1993-ban folyamatosan üzemel. Ezen kívül lesznek hétvégi sétarepülések, valamint charter-járatok.

Az Air Service-nek nagyszabású tervei vannak. Utazási irodákkal együttműködve dél-európai üdülőhelyekre (például Krétára, Korfura, Szalonikibe, az Izsztiai-félszigetre) szeretnének kisebb gépeket, charter-járatokat indítani. Ehhez persze még korszerűbb gépekre van szükségük, amelyeket bérelnének.

Más terveik is vannak. Soha nem volt még világkiállítás olyan közel repülőtérhez, mint a budapesti lesz. Szóba jött a repülőtér bővítése, új munkahelyek teremtése. Ez azonban még a jövő zenéje.

Bajomi Lázár Dávid