

## A 924-es L-410 polgári színekben – a HA-LAS

A Honvédség harmadik L-410-es repülőgépe 924-es fedélzeti számmal állt szolgálatba. 1987. szeptember 8-án érkezett meg a tőköli 93-as számú vegyes szállítórepülő századhoz. Utasszállító változatban készült, a típusa L-410UVP-E4, a gyártási száma 871924 volt. A katonai pályafutása 1996-ban ért véget, mert külföldi „jó” tanácsra a Honvédség kivonta a szolgálatból a típust. A polgári Hatóság 1996. november 22-én jelölte ki a 924-es gép számára a HA-LAS lajstromjelet.



A képen a Honvédség 924-es számú L-410-es repülőgépe az 1994-es budaörsi repülőnapon, május 21-én. A légszavarkúpok eredetileg piros színűek voltak, de ekkorra már feketék lettek. Amikor az egyik akkori magyar miniszter – akit addig An-26-ossal „rázattak” – megtudta, hogy van ilyen repülőgép is, kifakadt: „Hol rejtegették idáig ezt az ékszeret?” A Délvidékre már ezzel repült. A '90-es évek közepén gyakran alkalmazták a típust kormányzati repülésekre.



A 924-es Ferihegyen 1997. január 25-én. A polgári légi alkalmassági engedély megszerzése érdekében a gázturbinákat időszakos javításra küldték. A légszavarkúpokat is leszerelték. A kék színű „borítás” az időjárástól való védelmet szolgáló ideiglenes takaró csupán.



**A repülőgépet a Farnair Hungary Kft. vásárolta meg. Az új tulajdonos, amely egyben az üzemeltető is lett, 1996. november 29-én vette át. A fényképen már a hajtóművek beszerelését követően, az új, polgári jelzéssel láthatjuk a repülőgépet, amely véletlenül éppen magányosan állt az előtéren 1997. március 24-én.**



**A HA-LAS bal oldali nézete Ferihegyen 1997. március 24-én. A repülőgép a legelső polgári légi alkalmassági bizonyítványát egy hónap múltán, 1997. április 28-án szerezte meg, másodikként a három egykori katonai L-410-es repülőgép között.**

**A háttérben a Malév Oktatási Központ tanrepülőgépeit fedezhetjük fel. A HA-LCE jelű Tu-154-es nem menekült meg – azóta már szétbontották –, a HA-MOG lajstromjelű Il-18V viszont a ferihegyi repülőgép-émlékparkban talált menedékre. A Malév Oktatási Központot 2009-ben számolta fel az akkor éppen orosz tulajdonban állt légitársaság vezetése költségcsökkentésre hivatkozva. Az ACE pedig a Repülés-Műszaki Könyvtárát ugyanerre hivatkozva. Akik abban voltak érdekeltek, hogy Hazánkban a jövőben ne értsen repülőgépekhez senki, kéz a kézben jártak...**



**Csendélet Barkas „APA” kocsival 1997 májusából. A kisteherautó – a bárka, azaz a ráhordó kishajó (barkasz = bárkás) – a hajtóművek indításához szükséges akkumulátorokat hordozta.**

**A repülőgép teherszállító változatban állt szolgálatba. A teherajtóval szembeni ablakokat kezdetben zöld műanyaglapokkal védték a sérülésektől, majd áttetsző műanyaglapokat alkalmaztak erre a célra az összes utastéri ablaknál. A gép mögött a tulajdonos és üzemeltető Farnair Hungary Kft. által használt hangár tűnik fel.**



**A tulajdonos egy új festésmintával és Farnair Europe felirattal látta el a repülőgépet 1997 őszén. A képen az immáron új arculatú repülőgép 1997. november 28-a reggelén vár egy következő útra Ferihegyen. A repülőgép teherjáratokat teljesített, postát és csomagokat szállított. A célállomások között szerepelt többek között Bukarest, Marosvásárhely és Szófia, valamint a Farnair gépei jártak Macedóniába, Horvátországba és Szlovéniába is.**



**A HA-LAS az üzemeltető Farnair Kft. épületei előtt Ferihegyen 2000. március 3-án. A teherajtóba szerelt utasbeszállító ajtót nyitották „csak” ki, nem az egész teherajtót. A repülőgép 2000 szeptemberében egy időszakos karbantartáson esett át Ferihegyen, majd a Hatóság törölte a magyar lajstromból 2000. szeptember 25-én.**



**A horvátországi járatok lebonyolítása érdekében az egyik repülőgépet horvát lajstromba kellett helyezni – ez a gép lett a HA-LAS –, de a tulajdonos és az üzemeltető továbbra is a Farnair maradt. A képen a repülőgép a 9A-BAL horvát lajstromjelével látható Ferihegyen 2001. május 25-én reggel. A nemzeti zászlót is cserélni kellett.**

**(A mai világban a lajstromjelnek már csak annyi szerepe van, hogy jelzi azt, hogy melyik ország hatósága felügyeli az adott légi jármű légi alkalmasságát; és nem utal a tulajdonló ország, személy vagy vállalat nemzetiségére.)**



**A repülőgép bal oldali nézete 2001. május 18-án egy reggeli postajáratra való előkészítés közben. A teherajtó egésze nyitott helyzetben látható. Az orr-részen a műszaki rekesz is nyitva van éppen. A repülőgép 2002 júliusától három éven át a horvát Laus Air feliratával repült Farnair helyett.**



**Négyévnyi „idegen” szolgálat után a repülőgép visszatért a magyar hatóság „szárnyai alá”, és ismét felvette a HA-LAS lajstromjelet. 2005. május 13-án már magyar lajstromjellel tartott hajtóműpróbát, majd május 20-án szerzett ismét magyar légi alkalmassági bizonyítványt. A Farnair négy hónap elteltével, 2005. október 1-jével leállította, és felkínálta megvételre. A HA-LAS egy másik társaság, az ABC Air Hungary állományába került, amely a Farnair festésmintájában üzemeltette tovább. A jármű légi alkalmassági engedélye 2008. október 1-jén járt le. Tárolás után a cseh nagyjavító bázisra távozott karbantartásra, ahonnan nem tért vissza. Végül 2010-ben törölték a magyar lajstromból, pedig a három egykori magyar katonai L-410-es repülőgép között ez volt az egyetlen, amelynek még esélye lehetett volna arra, hogy múzeumba kerüljön...**

**A fényképeket és az összeállítást készítette:  
Mészáros András**