

LEGINDI TÍMEA

A dunakeszi repülőtér története

A dunakeszi repülőtér kalandos és igen hosszú múltra tekint vissza városunkban. Amellett, hogy vitorlázó- és motoros kiképzés folyt ezen a területen, hozzávetőleg a Malév pilóták nyolcvan százaléka is itt részesül kiképzésben, illetve a légi-erő pilótái számtalan alkalommal gyakorlatoztak a város határában fekvő repülőtér területén, amely nem csak szakmai munkának, hanem számos kulturális eseménynek is otthont adott az '50-es és '60-as évek idején. Példának okáért itt forgatták Zenthe Ferenc főszereplésével a „2x2 néha öt” című film néhány részletét 1954 májusában és júniusában.



A film egyik „dunakeszi” jelenete

„A repülőtér mai területének egy része a második világháborút megelőző időszakban a löverseny pályához tartozott. Az 1944-es év végén a karámok egy részét lebontották, majd a németek kis teljesítményű futár repülőgépeikkel telepedtek le a repülőtér egyik részén, kivonulásuk után az orosz katonák foglalták el a területet, amelyet részben megnagyobbítottak. Ide települt az a könnyűbombázó vadászrepülő egység, amely éjjelente Buda várát bombázta.” – mondja Tamás János, a repülőtér egykori alkalmazottja, aki több száz óra repülési időt tudhat háta mögött, és közel negyven évet töltött a cég szolgálatában mint vitorlázó- és motorosgép szerelő. „Ezekben a háborús időkben a repülőtér állományába olyan gépek tartoztak, mint az IL-2, LA-5, Párduc vagy JAK-9.”

Később a területre a Magyar Repülő Szövetség Központi Javító Műhelye települt, amelynek keretében repülőiskola, javító- és szerelőműhely működött itt. Emellett természetesen olyan különböző kiszolgáló létesítményeknek is otthont adott a terület, mint a konyha illetve irodaépületek. Ebben az időben épült fel a repülősök társadalmi összefogásának eredményeképpen az egyik hangár, amely később a Mechanikai Laboratórium faraktáraként funkcionált. 1946-47-ben a vitorlázó és motoros repülő kiképzés mellett az ejtőernyős ugrás, mint sport is helyet kapott a területen. A ma is működő repülőteret 1949-ben az Országos Repülő Egyesület kezdte el kiépíteni. Az 1950-es évek közepére rendeződött a tréningtelep és a repülőtér közötti határ, kialakult a repülőtér mai területe. Az egykori katonai repülőtér ekkorra már teljesen átalakult vitorlázó repülőtérre.

A területen 1957-től az AKKÜ (Alagi Központi Kísérleti Üzem) működött, ahol a legendás Ifjúság, Béke és Gébics nevű vitorlázó gépeket gyártottak. Az Ifjúság típusú gépet például olyan nagy számban készítettek, hogy külföldi meg-

rendelők is megjelentek. Számos kisgépet értékesítettek lengyeleknek, cseheknek, románoknak, valamint oroszoknak is. Az üzem igazgatója Rubik Ernő volt, aki különböző továbbképzéseket tartott a dolgozóknak, akik máig szeretettel emlékeznek vissza azokra az időkre.



Vitorlázó gépek a repülőtéren az 1970-es években

1957 után a repülőtér a Mechanikai Laboratórium 2. számú telepeként működött. Hozzávetőleg ebben az időszakban kezdtek el a repülőgépek mezőgazdasági célra történő hasznosítását is, ami azt jelentette, hogy különböző permetező illetve műtrágyázó berendezéseket szereltek be a kisgépekbe. Az RNSZ, vagyis a Repülő Növényvédelem Szolgálat mezőgazdasági munkákat végzett. Tréfásan „kukacbombázóknak” is nevezték az itt használt gépeket, amelyek alacsonyan repülve permetezték a mezőgazdasági területeket. Növényvédelemmel foglalkozó pilótává csak egy plusz tanfolyam elvégzésével válhatott valaki.

A 20. század második felében a repülőtér a Magyar Honvédelmi Szövetség (MHSZ) kezelésében működött. Olyan országosan is ismert személyek gyakoroltak itt, mint például Tóth József világbajnok pilóta, aki 1962-ben a Budaörsi Műrepülő világbajnokságon a magyar válogatott keretében indult. Tóth József Dunakeszin volt repülőmérnök, valamint gyakorlati órát is városunk repülőterén töltötte.



A két magyar űrhajós látogatása a dunakeszi repülőtéren 1983 májusában. Balról a második Magyar János, hatodik Farkas Bertalan. A kép jobb szélén Tamás János

Ahhoz, hogy valaki pilótává váljon, igen komoly kiképzésen kellett részt vennie. Ennek egyik része a repülőklubon belül zajló elméleti képzés volt, másik pedig egy gyakorlati oktatás. Ez utóbbi során a tanfolyam elvégzése után géptípusvizsgát kellett tennie a pilótának, amely során a gép adatainak ismeretein túl különböző műszaki ismeretek elsajátítására volt szükség. A pilóta minden esetben csak a típusvizsga sikeres teljesítése után repülhetett szakavatottként. Napjainkban rendszeresen itt „edz” Gulyás György, a Malév első tisztje.



Munka az egyik hangárban a 70-es években

A dunakeszi repülőtéren több repülőklub is működött, illetve háromnak (Dunakeszi Sportrepülőklub, a Malév repülőklub és az Opitz Nándor Repülőklub) még napjainkban is ez a terület ad otthont. Itt működött 1957-ben először a Műegyetem Repülőklub, ezt követően pedig a Mechanikai Laboratórium és az FM Klubja, a Ganz-MÁV Repülőklub, az Ipari Tanulók Repülő Klubja (ITRK), a Könnyűipari Minisztérium Klubja (KÖMI) és a Postás Repülőklub is. A sok-sok emlékezetes esemény közül Tamás János kiemeli azt a felejthetetlen pillanatot, amikor 1976-ban Hadik András – csodával határos módon – egy karcolás nélkül landolt a reptér szomszédságában húzódó Kápolna utca 12. számú házának tetején Góbé kisgéppel.



A Góbé vitorlázó a Kápolna utcai ház tetején

A vitorlázórepülés kapcsán fontos megemlékeznünk a legendás dunakeszi hullámról. A magas légköri hullámmozgás segítségével a magyar vitorlázópilóták a 80-as évek közepétől

gyakran itt repültek arany és gyémánt fokozatú magasságrekordjaikat (pl. itt teljesítette Kubits György az első magyarországi 5000 méteres gyémántkoszorús repülést).¹

A városunkban található repülőtérrel beszélve fontos kiemelnünk annak műszaki felszereltségét is. Minden évben tavasszal egy szemlére került/kerül sor, ahol a gépek javítása mellett az alkalmassági bizonyítvány érvényességének meghosszabbítására is lehetőség nyílik. A vizsgára Dunakeszin készítették fel a gépeket, és a repülés csak az eredményes vizsga után kezdődhetett. A vizsga feltétele volt a gépek üzemképessége, tisztasága, a hangárok rendje, valamint a tűzoltóberendezések megléte is. Az országosan is elismert repülőtér dolgozói híresek voltak szakértelmükről, a területe pedig a rendjéről.



A repülőtér a magasból

Az elmúlt években azonban komoly veszélybe került a repülőtér léte, felmerült ugyanis területének beépítésre szánt övezetbe vonása. Ehhez azonban a Természetvédelmi Felügyelőség nem járult hozzá, mert az Országos Területrendezési Terv értelmében a repülőtér 2003-óta a Nemzeti Ökológiai Hálózat része. Itt és a szomszédos lóversenypályákon él ugyanis Magyarország egyik legnagyobb ürgeállománya, valamint számos védett növény- és állatfaj.

A repteret, mely 2003 óta a város tulajdonában van, ma sportrepülőgépek és kisebb személyszállítók használják le- illetve felszállópályaként. Elsősorban a sportrepülés és hobbi-repülés szerelmeseinek biztosít sportolási és kikapcsolódási lehetőséget. Úgy gondolom, hogy a megfelelő feltételek kialakításával a sport és szabadidős turizmus a térség stratégiai üzletágává válhatna, hiszen ehhez Dunakeszi természetföldrajzi helyzete, valamint helyzeti potenciálja igen kedvező. A sportrepülőtér (a lóversenypályához hasonlóan) rendkívüli adottságai ellenére jelenleg csak nagyon szűk körű közönséget szolgál ki. A jobb kihasználtság érdekében szükséges lenne a repülőtér személy- és áruforgalmi célra történő átalakítása, a műszaki felszereltség korszerűsítése. Jelenleg a terület csak néhány városi vagy országos ünnephez kapcsolódó légi bemutató helyszíne, egyébként az év többi időszakában a városi lakosság által kihasználatlan. Pozitívum azonban, hogy az utóbbi hónapok folyamán sétarepülési lehetőséggel bővült a szolgáltatások repertoárja.

A cikkben felhasznált fényképeket Tamás János bocsátotta rendelkezésünkre. A filmjelenetet ábrázoló fotó a filmkultura.hu, a repülőtérrel készült légifotó a pilotshop.hu oldalról származik.

¹ Balázs György, Csanádi Norbert: Hullámrepülések Magyarország légtérében. In: *Magyar Szárnyak* 1996. 24. sz. 272–275.