

## A 332-es L-410 polgári színekben – a HA-LAQ

A Honvédség három L-410-es repülőgépet üzemeltetett. Az első a 841332 gyári számú gép volt, amelyet rádiótechnikai felderítés céljára vásárolt. 1984. december 2-án érkezett, és az üzemeltetését a MÉM RSz végezte HA-YFB polgári lajstromjellel 1985. január 14-től. A Honvédség 1987. szeptember 16-án vette át az üzemeltetést azt követően, hogy két másik L-410-es repülőgépet vásárolt. A HA-YFB jellel utoljára szeptember 28-án repült a gép, majd 30-án törölte a jelet a polgári Hatóság. Attól kezdve a 332-es oldalszámot és a csillagos magyar hadi jelet viselte.



1991-től az ékes magyar hadi jellel repült. A feladatköre miatt számos érdekes sajátossága volt a repülőgépnek. A törzs oldalán egy félgömb alakú antennaburkolat, a farokrészen pedig egy nyúlvány látható, amelyben szintén egy antennát helyeztek el. Ferihegy, 1997. január 25.



A legérdekesebb sajátosság azonban az L-410UVP változatra egyébként nem jellemző örvényorsók voltak a szárnyvégeken, amelyek előre irányított antennákat rejtettek magukban.



**A Honvédség 1996-ban hozott döntést arról, hogy kivonja az L-410 típust a szolgálatból, és a polgári életben értékesíti a gépeit. A polgári Hatóság 1996. november 14-én jelölte ki a 332-es gép számára a HA-LAQ előzetes lajstromjelet. A fényképeket 1996. november 29-én készítettem Ferihegyen, a gépnek a Farnair Hungary Kft. számára történt átrepülése után. Hivatalosan 1997. február 12-én adták át a Farnair-nak, ám a lajstromjelet még hónapokig nem festették fel. A repülőgép buborék-ablakokkal volt felszerelve mindkét oldalon a légi megfigyelés céljára.**



**A HA-LAQ polgári lajstromjellel számomra először 1997. augusztus 7-én tűnt fel Ferihegyen. A fényképet e napon készítettem. Az oldalsó, félgömbölyű antennaburkolatokat és a farknyúlványt már leszerelték, a kisméretű örvénysóók viszont még felszerelt állapotban voltak. Egy két részből álló, sárgára festett szerelvény is megfigyelhető a törzs alatt, a futómű előtt és mögött, amely a légi fényképezéshez szükséges mechanizmusokat rejtette magában. Ugyanilyen felszerelést lehetett megfigyelni a HA-YFC lajstromjelű L-410FG típusú repülőgépen is.**



**A HA-LAQ bal oldali nézete 1997. szeptember 2-án. A repülőgép légi alkalmassági felkészítése ekkor még zajlott; a legelső polgári légi alkalmassági bizonyítványát 1997. szeptember 12-én szerezte meg. A futóműakna burkolatának a mellső, áramvonalazó része rádióhullámokat átteresztő anyagból készült (mindkét oldalon); ezek is antennákat rejtettek egykor. A háttérben a Farnair sötétkék színű Barkas kisteherautója is látható fehér „felnikkel”. Balra a régi főépület.**



**Az üzemeltető Farnair Hungary Kft. ezt a gépet soha nem festette át a saját arculatára, és a többi L-410-estől eltérően – amelyek általában nemzetközi légi vonalakon repültek – e gépet inkább ejtőernyősök ugratására alkalmazta. A képet 1999. szeptember 6-án készítettem. Az örvénysókat ekkorra már eltávolították a szárnyvégekről. A gép 2002. februárban Angliába repült ejtőernyős ugrások céljára az akkor már kinttartózkodott HA-YFC lajstromjelű repülőgép mellé. Attól kezdve mind a két piros-sárga festésű magyar L-410 együtt dolgozott – vendégmunkásként.**



**Mivel a repülőgép magyar lajstromban maradt, ezért a légi alkalmassági felülvizsgálatok és a karbantartások idejére időnként még fel-feltűnt ezután is Ferihegyen, bár egyre ritkábban. A fenti képen a ferihegyi hajtóművező hely előterén látható, hajtóművezés végrehajtása közben, 1999. szeptember 9-én. A repülőgép a következő éveket Nyugat-Európában töltötte különböző ejtőernyős egyesületek szolgálatában.**

**2007-ben angol lett a HA-LAQ tulajdonosa, a gép üzemeltetését pedig átvette a Farnair-tól a Turbojet Kft., és a Global Para elnevezésű ejtőernyős klub számára üzemeltette angliai repülőtereken. A jármű légi alkalmassági engedélye 2007. december 7-éig volt érvényes.**

**A repülőgép üzemeltetése sajnos gazdaságtalannak bizonyult, és hamarosan hajtóművek nélkül, üzemképtelenül tárolták Sibson település repülőterén éveken át. Végül ott ért véget a pályafutása is, mert 2011 februárjában szétbontották, a még hasznosítható alkatrészeket pedig kiszerezték. Ezzel megszűnt annak az esélye, hogy egy magyar repülőmúzeumban találkozhatnánk a repülőgéppel, pedig a három egykori magyar katonai L-410-es közül ez lehetett volna a legérdekesebb kiállítási tárgy.**

**A Honvédség másik két L-410-es repülőgépe szállítóváltozatban készült; e gépek polgári életéről majd a következő alkalmakkor...**

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